VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 156)
z dnia 9 stycznia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 156)

9 stycznia 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat założeń do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Tomasz Lewandowski** wicedyrektor Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, **Patrycja Życińska** inspektor w Departamencie Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, **Andrzej Franków** dyrektor Pionu Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, **Rafał Górski** prezes Instytutu Spraw Obywatelskich wraz ze współpracownikami, **Marcin Gromadzki** prezes Public Transport Consulting, **Robert Kanclerz** prezes Warmińskiego Stowarzyszenia Przewoźników, **Jędrzej Klatka** radca prawny Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich, **Jacek Kucza** zastępca przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** prezes Fundacji ProKolej, **Grzegorz Malec** dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, **Stanisław Olszak** zastępca prezesa Stowarzyszenia Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS", **Jacek Sułek** dyrektor Wydziału Infrastruktury i Rozwoju Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Dariusz Tarnawski** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam pana ministra Marka Chodkiewicza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, wraz z licznie zgromadzonym zespołem współpracowników. Witam państwa posłów i wszystkich zaproszonych gości.

Myślę, że powoli możemy zaczynać pracę merytoryczną. Dziś zmierzymy się z bardzo ważnym tematem. Jest nas dziś dość dużo, oczywiście, podczas debaty każdy będzie miłą możliwość zabrania głosu, ale prosiłbym, niejako uprzedzając wydarzenia, żeby państwa głosy odnosiły się do prezentacji, która zostanie przedstawiona za chwilę. Apeluję, żeby państwa wystąpienia (naturalnie, ważne same w sobie) koncentrowały się jednak na tym, co zostanie pokazane w prezentacji. Prezentacja została państwu udostępniona w formie wydruku. Możliwe i jak najbardziej pożądane jest także składanie uwag i komentarzy do tego materiału na piśmie, spostrzeżenia można przekazywać drogą elektroniczną, ale – przede wszystkim – zależy nam na poznaniu państwa zdania na temat transportu publicznego w bezpośredniej dyskusji.

Ze względów formalnych przypomnę, że porządek posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat założeń do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Czy ze strony członków Komisji są jakieś uwagi do zaproponowanego porządku?

Nie słyszę uwag, przystępujemy do pracy.

Oddaję głos panu ministrowi Markowi Chodkiewiczowi, podsekretarzowi stanu w resorcie infrastruktury i budownictwa. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Marek Chodkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, zacznę od podziękowań pod adresem prezydium za zorganizowanie dzisiejszego posiedzenia Komisji. Temat jest bardzo ważny a – z tego, co mi wiadomo – w resorcie infrastruktury doczekał się on już dość długiej brody. Różnie się w przeszłości działo z tą ustawą, trzeba to sobie szczerze powiedzieć. Chcę podkreślić, że mamy świadomość, jak ważna jest ta ustawa i zależy nam na szerokiej konsultacji założeń do projektu tej ustawy, które za chwilę państwu przedstawimy. Liczymy na to, że państwa uwagi pozwolą nam dopracować przepisy projektu na tyle, że będą one mogły zostać niebawem przedłożone do konsultacji międzyresortowych.

Jeszcze jedna, bardzo ważna rzecz – jeżeli Wysoka Komisja uzna, że nasze założenia są słuszne to przekażemy projekt ustawy do konsultacji społecznych.

Bardzo proszę pana dyrektora Bogdana Oleksiaka o przedstawienie prezentacji na temat założeń do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jak wspomniał pan przewodniczący, otrzymaliście państwo zarówno założenia, jak i projekt ustawy, co jak sądzę, pozwoli nam na efektywną pracę w dalszej części posiedzenia.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MIiB Bogdan Oleksiak:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, postaram się – posiłkując się kilkoma slajdami – krótko omówić założenia do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i wyjaśnić, skąd się wzięły pomysły takich a nie innych rozwiązań.

Pierwszy slajd przedstawia stan obecny na rynku przewozów drogowych. Jak państwo widzicie, panuje na nim bardzo duży chaos. Wiele kwestii nie zostało uporządkowanych przez lata a, niewątpliwie, trzeba je uregulować. Po pierwsze, mam na myśli tzw. wykluczenie komunikacyjne dla osób niezamożnych, po drugie – przestarzały tabor, po trzecie – brak połączeń komunikacyjnych (niektóre miejscowości nie są komunikacyjnie obsługiwane), ponieważ brak jest ekonomicznego uzasadnienia dla działań na tym rynku podmiotów komercyjnych. Kolejna sprawa to niezaspokojenie potrzeb pasażerów i wreszcie tzw. białe plamy na mapie, czyli obszary, które nie są w ogóle obsługiwane przez przewoźników.

Następny slajd pokazuje sytuację, z jaką mamy dziś do czynienia na rynku przewoźników. Ponieważ nie obowiązuje jeszcze w pełni ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, dominują przewozy komercyjne z prawem do ulg. Niektóre przepisy dotyczące dopłaty do biletów za przejazd osób uprawnionych, czyli rencistów, emerytów, uczniów i studentów, są w tej chwili honorowane przez wszystkich, ale po zmianie regulacji nie będą już one dostępne w takiej skali. Warto zwrócić uwagę na tzw. przewozy użyteczności publicznej z prawem do ulg. Chodzi w tym przypadku o przewoźników, którzy podpisali umowy z samorządami i na podstawie tych umów korzysta się z prawa do ulgi. Na tej podstawie przysługuje przewoźnikom rekompensata. Cały czas utrzymują się białe plamy komunikacyjne w transporcie drogowym. Rynek komercyjny w żadnym stopniu pewnych terenów nie obsługuje z bardzo prostej przyczyny – taka działalność nie jest opłacalna dla przewoźników komercyjnych.

Jak będzie wyglądał rynek przewozów krajowych, kiedy wejdą w życie przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym? Co stałoby się na tym rynku, gdyby ustawa zaczęła w całości obowiązywać i wszystkie jej przepisy weszłyby w życie? Zmniejszeniu ulegałaby ta część rynku, którą obsługują przewozy komercyjne. Wynika to z faktu, że część samorządów podpisze umowy z przewoźnikami, którzy są już na rynku i od tego momentu staną się przewozami użyteczności publicznej z prawem do ulgi. Problem polega na tym, że takie umowy podpisze tylko część przewoźników. Liczba linii jest ograniczona i nie ma innej możliwości. Oznacza to, że na rynku pozostanie grupa przewoźników komercyjnych bez prawa do ulgi.

W praktyce oznacza to, że jeżeli obywatel wychodziłby na przystanek to najczęściej musiałby czekać na przewoźnika z prawem do ulgi, jeśli chciałby skorzystać z usług transportowych po niższej cenie (mam na myśli emerytów, rencistów, uczniów itd.), po świadczeniu usługi taki przewoźnik otrzyma oczywiście stosowną rekompensatę. Jeśli chodzi o zjawisko tzw. białych plam komunikacyjnych to wejście w życie ustawy nic pod tym względem nie zmieni, „białe plamy" nadal pozostaną w części obszarów na terenie naszego kraju.

Następny slajd przedstawia przyczyny podjęcia interwencji przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa oraz instrumenty zastosowane w działaniu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym weszła w życie, przypominam, 1 marca 2011 r. Od 1 stycznia 2017 r. miały zacząć obowiązywać wszystkie przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jednak w 2016 r. (a więc bardzo późno) stwierdzono niewystarczający stopień przygotowania samorządów do realizacji zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego.

W związku z powyższym, podjęto działania, które miały poprawić sytuację w tym zakresie. Chodziło o niedopuszczenie do chaosu, jaki mógł wystąpić po wejściu w życie wszystkich przepisów ustawy z grudnia 2010 r. Obowiązek opracowania planów transportowych wyłącznie dla dużych jednostek samorządu terytorialnego, czyli liczących powyżej 80 tysięcy mieszkańców, spowodował brak spójności komunikacyjnej kraju i dlatego powstały „białe plamy" na mapie transportowej, które w efekcie prowadziły do społecznego wykluczenia mniej zamożnych obywateli. W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zabrakło także bodźców dla samorządów i przedsiębiorców, które stymulowałyby rozwój publicznej komunikacji. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wyszło w tej sytuacji naprzeciw inicjatywie Senatu RP i przystało na propozycję zmiany terminu wejścia w życie wszystkich przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ostatecznie ten termin został wyznaczony na 1 stycznia 2018 r.

W związku z brakiem zgody, jeśli można tak to określić, na wszystkie rozwiązania zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, Minister Infrastruktury i Budownictwa powołał 3 listopada 2016 r. zespół do spraw opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W skład zespołu weszli przedstawiciele organizacji zrzeszających przewoźników drogowych, stowarzyszeń jednostek samorządu terytorialnego i przedstawiciele komórek organizacyjnych resortu infrastruktury. Jeśli chodzi o organizacje zrzeszające przewoźników to do pracy w zespole zaproszono przedstawicieli: Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych, Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, Stowarzyszenia Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS" i Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego reprezentowali przedstawiciele: Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, Związku Powiatów Polskich, Związku Miast Polskich oraz Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej. Skład zespołu, jak powiedziałem wcześniej, dopełniali przedstawiciele komórek organizacyjnych ministerstwa.

Zespół rozpoczął pracę od omówienia i przeanalizowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym (z druku nr 208), który został przygotowany z inicjatywy Senatu. Projekt został przez zespół oceniony bardzo krytycznie. Uczciwie mówiąc, nie wszyscy członkowie zespołu byli równie krytyczni. Zdania w tej materii były podzielone, ale można stwierdzić, że głosy mniej krytyczne i bardziej krytyczne układały się mniej więcej w proporcji 7:2. Co stanowiło podstawę wspomnianej krytyki? Przede wszystkim kontrowersyjne zapisy projektu nieuwzględniające wszystkich uczestników rynku. Po drugie, wybiórcze potraktowanie potrzeb pasażerów i tylko obsługa linii opłacalnych ekonomicznie. Po trzecie, stwierdzony brak propozycji w zakresie zapewnienia spójności komunikacyjnej i obsługi linii nierentownych. Po czwarte, zamieszczenie w projekcie rozwiązań promujących wyłącznie wybranych, lokalnych przewoźników, funkcjonujących już na rynku.

Zdiagnozowana sytuacja wymagała przedstawienia przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa propozycji nowych rozwiązań. Znalazły się one w projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw.

Ten projekt uwzględnia zarówno potrzeby rynku przewozowego, jak i obywateli korzystających z transportu zbiorowego oraz wychodzi naprzeciw postulatom zgłaszanym w trakcie dyskusji prowadzonej w ramach zespołu. Resort przedstawił swoją propozycję zmian w ustawie i poddał ją krytycznej ocenie członków zespołu. Z protokołów wynika, iż finalny efekt był taki, że praca nad projektem zmiany ustawy została zarekomendowana przez zespół do dalszego procedowania.

Ponieważ prace trwały dość długo, materia jest bardzo skomplikowana, uznano, że należy ponownie przesunąć termin wejścia w życie wszystkich przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Wyznaczono nową datę: 1 stycznia 2019 r. Oznacza to, że mamy jeszcze trochę czasu na wypracowanie możliwie najlepszych rozwiązań, które będą funkcjonowały przez najbliższe lata. Dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury, o które zabiegał zarówno pan minister, jak i zainteresowane środowiska, jest jednym z narzędzi, które pozwoli ulepszyć zaproponowane rozwiązania, które wszyscy uczestnicy dzisiejszych obrad (z tego co mi wiadomo) otrzymali wraz z zaproszeniem do wzięcia udziału w posiedzeniu.

Pan minister Chodkiewicz już o tym wspomniał, ja tylko powtórzę, że Ministerstwo Infrastruktury proponuje, aby Wysoka Komisja dokonała oceny zaproponowanych przez nas rozwiązań zawartych w projekcie ustawy, a jeśli będzie taka wola z państwa strony, to oczekujemy także na rekomendacje odnośnie kierunków dalszych prac nad projektem.

Szanowni państwo, jak przedstawiają się główne cele projektowanej ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, czym kierowało się ministerstwo w pracach nad tą ustawą?

Zależało nam na ułatwieniu obywatelom dostępu do przewozów o charakterze użyteczności publicznej, staraliśmy się zwiększyć sieć połączeń komunikacyjnych oraz poprawić infrastrukturę transportową, zapewnić przewidywalność planowania przez polskich przewoźników inwestycji w tabor oraz w rozwój komunikacji, zwiększyć atrakcyjność rynku komunikacji autobusowej dla inwestorów branży publicznego transportu zbiorowego oraz rozwijać komunikację pozamiejską, wzmacniając na krótkich trasach szansę dla rozwoju elektromobilności w publicznym transporcie zbiorowym.

Pamiętacie państwo pierwszy slajd, który ilustrował chaos panujący na rynku przewozów, naszym celem jest jego uporządkowanie. Zmierzamy docelowo do uzyskania nowego kształtu rynku przewozów. Zależy nam przede wszystkim na uzyskaniu stanu komunikacyjnej spójności. Będziemy dążyć do uproszczenia planów transportowych, które w aktualnej ustawie są bardzo skomplikowane i rozbudowane oraz, jak powiedziałem wcześniej, obejmują tylko obszary liczące powyżej 80 tysięcy mieszkańców, co skutkowało powstaniem białych plam transportowych na innych terenach nieobsługiwanych przez przewoźników. Liczymy, że dzięki temu uda nam się stworzyć pełną siatkę połączeń oraz system preferencji dla lokalnych przewoźników – dzisiaj obsługują oni przewozy na swoim terenie i należy o nich pamiętać w przyszłości. Często są to firmy rodzinne i zależy nam, aby ustawa uwzględniała interesy takich firm.

W tej chwili przejdę do zaprezentowania głównych rozwiązań zawartych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Po pierwsze, planujemy ograniczenie do minimum rozbudowanych obecnie planów transportowych. Celem jest zmniejszenie obciążeń spadających na samorządy z tytułu tworzenia planów transportowych. Jak już kilka razy wspominałem, dziś takie plany są bardzo rozbudowane a ich przygotowanie wymaga dość znacznych środków finansowych. Co chcemy zmienić w tym zakresie, jak będzie wyglądać zawartość planów transportowych po zmianie ustawy? Zakładamy, że plan będzie zawierał minimum w postaci sieci komunikacyjnej niezbędnej do zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców, informację o prognozowanej liczbie pasażerów obsługiwanych na danej linii komunikacyjnej oraz pakiety linii komunikacyjnych z informacją o planowanych rozkładach jazdy.

Druga kwestia to obowiązek opracowania planów transportowych dla wszystkich jednostek samorządu terytorialnego. Odchodzimy od dotychczasowego wybiórczego traktowania jednostek samorządu terytorialnego, tzn. znosimy ograniczenie w postaci liczby mieszkańców powyżej 80 tysięcy. Celem naszego działania jest wzmocnienie roli

samorządów w organizowaniu przewozów użyteczności publicznej. Zakładamy, że każdy organizator publicznego transportu zbiorowego utworzy własny plan transportowy.

Kolejna sprawa to tzw. pakiet linii komunikacyjnych. Opowiadamy się za tym, aby taki pakiet składał się co najmniej z jednej linii komercyjnej o dużym potoku pasażerskim (dzisiaj taka linia jest oczywiście obsługiwana przez rynek komercyjny, ponieważ jest finansowo atrakcyjna) oraz, co najmniej, z jednej linii komunikacyjnej o małym potoku pasażerskim (dzisiaj jest to linia ekonomicznie nieopłacalna i właśnie dlatego zależy nam, aby pakiety były tworzone z miksu linii nieopłacalnych i opłacalnych). Cel, który przyświeca tworzeniu pakietów linii komunikacyjnych, to likwidacja społecznego wykluczenia obywateli, przede wszystkim chodzi nam o mieszkańców terenów, które nie są obecnie obsługiwane przez rynek komercyjny.

Następna rzecz to przyznawanie pakietów linii komunikacyjnych. Chcemy, aby zasady przyznawania pakietów były maksymalnie przejrzyste a samo przydzielanie pakietów linii komunikacyjnych odbywało się w ramach procedur przetargowych. Zakładamy, że wzmocni to konkurencję na rynku i skutecznie przeciwstawi się niebezpieczeństwu monopolizacji. Celem takiego działania jest likwidacja białych plam transportowych i zwiększenie spójności komunikacyjnej kraju oraz dostępności do przewoźników.

Na nowo zdefiniowaliśmy kryterium udziału w zamówieniu publicznym na wykonywanie publicznego transportu drogowego. Proponujemy, żeby zamówienie publiczne na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego mogło zostać udzielone wyłącznie przedsiębiorcy, który w okresie ostatnich pięciu lat, przed dniem przystąpienia do przetargu, nie został skazany prawomocnym wyrokiem sądu za nieprawidłowości w zakresie rozliczania dopłat z tytułu stosowania obowiązujących ulg w przewozach pasażerskich. Cel zaproponowanej regulacji to zwiększenie zaufania do przedsiębiorców, eliminacja nieuczciwych praktyk oraz wprowadzenie przejrzystych zasad funkcjonowania przewoźników.

Kolejna rzecz to założenie, że będziemy wspierać rodzimych przedsiębiorców dotychczas działających na rynku przewozowym. To wsparcie wynika m.in. z kryteriów oceny oferty w zamówieniu publicznym. Proponujemy, żeby przedsiębiorcy, którzy co najmniej przez trzy ostatnie lata przed dniem przystąpienia do przetargu prowadzą działalność w zakresie krajowych przewozów na obszarze właściwości organizatora i posiadają siedzibę w województwie, w którym znajduje się obszar właściwości organizatora, otrzymali preferencje w zakresie wagi tego kryterium w ramach zamówienia publicznego,a dodatkowo wspomniane kryterium otrzyma znaczącą wagę przy określaniu jego istotności w ocenie oferty. Naszym zdaniem przyjęcie przedłożonej propozycji powinno preferować rodzimych przedsiębiorców działających na rynku od lat. Myślę, że oczekują oni i zasługują na tego rodzaju wsparcie.

Ostatnia sprawa to dopłaty do biletów ulgowych. Jak powiedziałem na początku – jeżeli weszłyby w życie wszystkie przepisy obowiązującej ustawy to nie byłoby realnej możliwości, aby z ulgi skorzystał każdy, komu ona przysługuje. Dlatego zaproponowaliśmy zmiany w ustawie, które sprawią, iż wszyscy uprawnieni zachowają możliwości skorzystania z przejazdów z ulgą ustawową.

To wszystko, co chciałem państwu zaprezentować. Mam nadzieję, że będzie to dobre wprowadzenie do dyskusji.

Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Przypomnę, że założenia do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przedstawił dyr. Bogdan Oleksiak, szef Departamentu Transportu Drogowego w resorcie infrastruktury.

Szanowni państwo, przechodzimy do dyskusji. Bardzo proszę o zgłaszanie się do głosu. Przypominam o przedstawianiu się do mikrofonu i apeluję o odnoszenie się w wystąpieniach do przedstawionej prezentacji. Mile widziane są także, oczywiście, i inne uwagi, które mogą okazać się przydatne w ramach dalszego procesu legislacyjnego.

Widzę pierwsze zgłoszenie, bardzo proszę.

Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Zdzisław Szczerbaciuk, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji. W większości powtórzę teraz to, co mówiłem w trakcie majowego posiedzenia Wysokiej Komisji, która obradowała wtedy wspólnie z Komisją Samorządu Terytorialnego.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o przedstawioną prezentację, to nie można mieć do niej w tej chwili żadnych uwag. Według nas rząd dobrze ocenił sytuację i pokazał spójną koncepcję zawierającą propozycje konkretnych rozwiązań. Chciałbym jednak zwrócić państwa uwagę na kilka spraw, o których pan dyrektor nie był łaskaw powiedzieć w swoim wystąpieniu. Są to kwestie dość szczegółowe, ale – jak mi się wydaje – istotne.

Proszę państwa, sytuacja wygląda tak, że nasz tabor autobusowy starzeje się w zastraszającym tempie. Średnia wieku pojazdu zbliża się do 20 lat, zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego. Według informacji pozyskiwanych przez nas od członków naszej izby, średnia wieku autobusów wynosi około 18 lat. W przedstawionych propozycjach odnajdujemy jednak dwa niezrozumiałe, żeby nie powiedzieć – niebezpieczne, rozwiązania. Pierwsze z nich przewiduje skrócenie do 5 lat maksymalnego czasu, na jaki zawarta jest umowa. Nie rozumiemy, dlaczego – na przykład – 10 lat ma trwać umowa z komunikacją miejską, która otrzymuje dodatkowo środki publiczne a tylko 5 lat wynosi okres trwania umowy zawieranej z przedsiębiorcami komunikacyjnymi. Naszym zdaniem, taka sytuacja to ewidentna nierówność stron. Ten zarzut z pewnością zostanie podniesiony, kiedy obydwa rodzaje przedsiębiorstw będą wykonywały przewozy na tym samym terenie. To jedna kwestia.

Druga uwaga dotyczy propozycji, które przewidują, że w kryteriach oceny nie będzie uwzględniany w ogóle wiek taboru. Jak to rozumieć? Przecież w takiej sytuacji, żeby mieć niskie ceny, kupię trzydziestoletni złom, zarejestruję go i stanę do przetargu. Jest to niby niuans, ale bardzo istotny.

Kolejna sprawa. Nie twierdzę, że taka była intencja rządu, ale jestem zaniepokojony zapisem (zwłaszcza jako prawnik), iż za komunikację miejską uważa się przewozy gminne i powiatowe na obszarach miasta, miasta na prawach powiatu, gmin miejskich oraz gmin, które zawiązały porozumienie. Do tego dochodzi nam jeszcze limit a mianowicie do 25 km odległości. Jeżeli tak to ma wyglądać to rzecz powinna zależeć od obywateli. Mieszkam w Otwocku, moje miasto – plus Józefów i Karczew – są członkami porozumienia zawartego z Warszawą. Jak należy rozumieć tę sytuację? Czy tak, że przewoźnik karczewski, który teraz jeździ i wozi dużą liczbę pasażerów, przy utrzymaniu obecnych propozycji zostanie uznany za komunikację miejską? Jeśli tak, to jakie ulgi będą przysługiwały obywatelom i do kogo powinien kierować roszczenia przedsiębiorca?

Panie przewodniczący, panie ministrze, to wcale nie jest jakiś wydumany problem. Jeden z naszych przewoźników zetknął się z tym problemem. Zostało poinformowane ministerstwo, odbyły się dwie sprawy w sądzie wojewódzkim w Zielonej Górze (mówię konkretnie, co i gdzie), podczas których sąd stwierdził, że jeżeli na danym terenie funkcjonuje komunikacja miejska to sprzedaż biletów może się odbywać według reguł przewoźnika, ale ulgi z tego tytułu nie przysługują. Dwa takie wyroki zapadły a my jedynie podnosimy kwestię, że zaproponowany zapis może spowodować rozszerzenie się przedstawionej interpretacji.

Następna sprawa ma bardzo szczegółowy charakter. Zawsze twierdzę, szanowni państwo, że najważniejsze są pieniądze. Dla nas jest całkowicie nieczytelny mechanizm, który określa przekazywanie środków publicznych z budżetu państwa do poszczególnych operatorów i przewoźników. Bodaj w art. 56 przedłożonego projektu ustawy jest napisane, że będą one przekazywane za pośrednictwem właściwego organizatora. Tych organizatorów, jak obliczamy, będzie około 2500-2900, w zależności od indywidualnych uwarunkowań. Jak w tej sytuacji będą płynąć pieniądze? Od wojewody przez marszałka do gminy i powiatu, czy od wojewody bezpośrednio do gminy i powiatu?

To wszystko, jeśli chodzi o najważniejsze spostrzeżenia i uwagi, nie chciałbym państwa zanudzić.

Dziękuję bardzo i przepraszam.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nie ma za co przepraszać, uwagi były bardzo ważne i, jak mniemam, przedstawiciele resortu wezmą je sobie do serca.

Czy pan minister chce się od razu odnieść do poruszonych kwestii?

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Jesteśmy bardzo otwarci na państwa propozycje. Czy to będzie 5, 7 czy 10 lat, to kwestia do ustalenia. Nie jesteśmy jakoś specjalnie przywiązani do pierwotnych propozycji zawartych w projekcie, podobnie jak nie jesteśmy przywiązani do propozycji określających czas działania przewoźnika na terenie organizatora ruchu. O tych sprawach możemy dyskutować i modyfikować ostateczne terminy.

Jeśli chodzi o wiek taboru to, naszym zdaniem, zawsze będzie on sprawiał kłopot jako kryterium oceny. Jedni jeżdżą starszymi autobusami, inni – nowszymi i na tym tle zawsze będą rodziły się kontrowersje. Dlatego tej kategorii nie uwzględniliśmy w naszej propozycji.

Bardzo ważna wydaje nam się uwaga przedmówcy, czy pewne połączenia nie zostaną zakwalifikowane jako komunikacja miejska. Moim zdaniem, po to tworzymy pakiety, żeby organizator urządził sobie wszystko tak, jak uważa, że będzie najlepiej i zgodnie z przepisami.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Kto następny, czekam na zgłoszenia.

Bardzo proszę.

Prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Dzień dobry państwu, Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej.

Chciałbym bardzo podziękować ministerstwu infrastruktury, że po dość długiej pracy i wielu perypetiach związanych z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, projekt nowelizacji został dziś publicznie zaprezentowany nieco szerzej.

Odnosząc się do prezentacji, która była wprowadzeniem do dyskusji, chcę powiedzieć, że na liście uczestników pracujących nad zawartością projektu zdecydowanie zabrakło mi jakiejkolwiek, choćby najbardziej symbolicznej, reprezentacji pasażerów. Na dziś projekt ustawy to efekt uzgodnień pomiędzy administracją i przedsiębiorcami. Wydaje się jednak, że adresatem nowelizowanego prawa jest, przede wszystkim, społeczeństwo i dlatego tym bardziej zabrakło głosu tego społeczeństwa. Jego, po prostu, nie słychać i dlatego ucieranie się interesów odzwierciedlonych w regulacjach ustawy zachodzi jedynie w relacjach z większymi lub mniejszymi przedsiębiorcami – jedni z nich chcą przymknąć ten rynek a drudzy nieco bardziej go otworzyć, ale w ogóle nie widać, gdzie jest interes społeczny i prawdziwe likwidowanie „białych plam".

Żeby nie być gołosłownym, podam przykład. Chcemy mieć przewoźnika, który będzie miał siedzibę na terenie danego województwa. Tymczasem PKS Wałcz, który ma siedzibę w województwie zachodniopomorskim, obsługuje także teren powiatu pilskiego. Na razie często wozi ludzi do Piły, ale po zmianie przepisów nie będzie tego mógł dalej robić, ponieważ jego siedziba znajdzie się w niewłaściwym województwie.

Podobnie wygląda sytuacja PKS Chojnice, który aktualnie obsługuje linię do Tucholi, ale nie będzie mógł tego robić po zmianie przepisów.

Szanowni państwo, w ten sposób stworzymy Polskę dzielnicową, dokładnie na wzór tego, z czym mamy do czynienia na kolei. Okaże się, że granica województwa stanie się nagle barierą, której nie można pokonać. Wydaje się, że próbujemy komuś zrobić dobrze, ale ostatecznie wylejemy dziecko z kąpielą.

Chciałbym jeszcze nawiązać do wypowiedzi pana prezesa Szczerbaciuka. Pomysł, który przewiduje, że nie będą promowani właściciele nowego taboru, jest całkowicie absurdalny. Może od razu napiszmy w warunkach przetargu, że nie wolno startować z autobusem elektrycznym, albo – jeśli już ktoś musi – to niech chociaż ten autobus będzie starszy niż 10 lat. W mojej ocenie jest to coś kompletnie niezrozumiałego. Dla-

czego zabrania się organizatorom promować tabor nowoczesny, niskopodłogowy, hybrydowy lub elektryczny? Okazuje się, że nikt w ogóle nie pyta przewoźników o to, jakim taborem dysponują.

W proponowanej ustawie jest kilka tego rodzaju kwiatków. Są one, tak myślę, pewną pozostałością po koncepcjach, które zakładały, że rynek przewoźników pozostanie zamknięty, albo przynajmniej nietransparentny i nieprzejrzysty. W moim odczuciu, tego rodzaju regulacje, których jest całkiem sporo, stoją w sprzeczności z prawem europejskim. Na otwartym europejskim rynku przedsiębiorca może świadczyć usługi transportowe, ale w Polsce może się okazać, że jeśli nie założył firmy w konkretnym województwie to rynek tego województwa jest dla niego zamknięty na głucho.

To na razie wszystkie uwagi, na gorąco, z naszej strony.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Pan minister Chodkiewicz, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Postaram się odpowiadać na bieżąco, żeby nie uronić niechcący jakiegoś wątku.

Jeśli chodzi o zarzut, że brakuje w naszych pracach stanowiska pasażerów to chcę powiedzieć, że właśnie dlatego spotkaliśmy się dzisiaj i wypracowujemy konkretną propozycję aktu prawnego, aby następnie przekazać go do konsultacji społecznych. Żeby uwzględnić opinie pasażerów, musimy im najpierw coś konkretnego zaproponować. Myślę, że kolejność naszych działań jest właściwa. Dzisiaj opracujemy propozycję, następnie skierujemy ją do społecznych konsultacji i poznamy opinie najbardziej zainteresowanych, czyli pasażerów. Ich stanowisko i preferencje na pewno uwzględnimy w ostatecznej wersji ustawy.

Jeżeli chodzi o kwestię kryteriów przetargowych i sposób wyłaniania przewoźników to, wydaje mi się, że powinniśmy je pozostawić samorządom. To one, jako organizator, powinny o tych sprawach decydować. Może się okazać, że w jednym regionie, na przykład w Wielkopolsce będą preferowane nowsze autobusy a w innym, na przykład w Małopolsce starsze pojazdy. Nie wiem tego, ale nie mnie o tych kwestiach przesądzać. Myślę, że posiadamy tyle zaufania do kolegów samorządowców, że wierzymy, iż potrafią odpowiednio określić kryteria przetargowe.

Dziękuję.

Prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli to chciałbym krótko *ad vocem*, do wypowiedzi pana ministra.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Panie ministrze, w art. 21 projektu ustawy jest zapisane wprost: „kryteria wyboru ofert nie mogą być uzależnione od liczby i wieku środków transportu". Oznacza to, że w ten sposób powiedzieliśmy samorządom, iż nie wolno im oceniać, czy przedsiębiorca z nowymi autobusami jest bardziej konkurencyjny niż ten, który dysponuje przestarzałymi maszynami.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Ma pan rację, jest to przeoczenie z naszej strony. Biorę winę na siebie i obiecuję, że spróbujemy rzecz szybko skorygować. Pana uwaga jest bardzo słuszna.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Następny mówca, bardzo proszę.

Dyrektor Pionu Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie Andrzej Franków:

Andrzej Franków, ZTM Warszawa.

W rozpatrywanym projekcie ustawy pominięto bardzo ważne rzeczy, jakimi są zaświadczenia i zezwolenia. Myślę, że należy do tego wrócić. Zauważyłem, oczywiście, w ustawie ruch w dobrą stronę, tzn. dopuszczenie rozkładów elektronicznych, ale szanowni państwo, zauważcie, że w Warszawie funkcjonuje ponad trzysta linii. W tej sytuacji, jeśli chcę, na przykład, skierować jeden autobus jako rezerwę dla tych linii, to musi na nim być ponad trzysta zezwoleń plus ponad trzysta rozkładów, nawet teraz, kiedy będą one mogły być elektroniczne.

W związku z tym wnosimy, żeby w komunikacji miejskiej (ale nie tylko) przejść z zezwoleń, czy też zaświadczeń wydawanych na linię, na zezwolenia wydawane na sieć. Powinno to być analogiczne do rozwiązań stosowanych w przetargach na obsługę sieci, które organizuje miasto Warszawa. Przewoźnik otrzymuje wtedy zezwolenie na obsługę sieci i wszystkie linie w danej sieci mogą być obsługiwane autobusami przewoźnika. Druga opcja, zgodnie z tym, co jest powiedziane w ustawie, może przewidywać ewentualnie pakiety linii lub linie połączone w jakiś inny sposób, tym bardziej że problem nie dotyczy tylko komunikacji miejskiej.

Naprawdę jest to bardzo istotna sprawa. Kierowca nie powinien mieć w autobusie aż tylu dokumentów, nierzadko jest to całkiem gruba księga. Może należałoby użyć w tym kontekście argumentu o oszczędzaniu lasów? Zwracam uwagę, że w ustawie pojawia się formułowanie „przetarg na pakiety linii". Skoro tak, to niech zezwolenie też będzie na pakiet a nie na trzy, cztery lub pięć linii, które są w danym pakiecie. W Warszawie organizujemy przetargi na sieć a więc niech i zezwolenie będzie na sieć. Znacznie uprościłoby to sprawę i nikt nie czułby się zakłopotany w sytuacji, kiedy zdarzy się defekt autobusu na linii a rezerwowy autobus, który stoi, nie ma wymaganych zaświadczeń i formalnie nie powinien wyjechać z zajezdni. Każdy rozsądny dyspozytor każe, oczywiście, kierowcy pojechać, bo najważniejsze jest dobro pasażera, ale pozostaje to w sprzeczności z nieżyciowymi przepisami.

To na razie wszystko, później zgłoszę się jeszcze przy okazji innego tematu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Chęć udzielenia odpowiedzi zgłosił pan dyrektor Oleksiak, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MIiB Bogdan Oleksiak:

Odnosząc się do poruszonych przez przedmówcę kwestii chcę powiedzieć, że zakres spraw, o jakim pan wspomniał, jest oczywiście uregulowany w istniejącej ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Prawdą jest, że w przedłożonym projekcie nie odnosiliśmy się do tych zagadnień, ale jesteśmy gotowi przeanalizować problem, ponieważ – jak widać – jest taka potrzeba. Spróbujemy zaproponować nowe rozwiązania. Faktycznie, jest to problem komunikacji miejskiej.

Szanowni państwo, naturalnie staramy się pewne sprawy rozwiązywać przy pomocy elektroniki. Większość pojazdów taboru komunikacji miejskiej ma już rozkłady jazdy w komputerze. Zastanowimy się, w jaki sposób rozwiązać problemy, które zasygnalizował pan z ZTM Warszawa.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu dyrektorowi.

Jest następne zgłoszenie, bardzo proszę.

Radca prawny Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego Jędrzej Klatka:

Dzień dobry państwu, Jędrzej Klatka, radca prawny Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Podobno, po warszawskim ZTM, jesteśmy drugim największym organizatorem komunikacji miejskiej w Polsce.

Szanowni państwo, chciałbym wskazać, czego – moim zdaniem – brakuje w przedłożonym projekcie ustawy.

Wspieranie przedsiębiorców, wspieranie organizatorów, likwidacja „białych plam" to cele, z którymi wszyscy się zgadzamy. Żeby jednak wspierać przedsiębiorców, konieczne jest zniesienie zakazu praw wyłącznych. Bezsprzecznie należy przywrócić możliwość ustanawiania praw wyłącznych. Przypominam państwu, że art. 20 ustawy obecnie zakazuje praw wyłącznych. Z tego, co mi wiadomo, Polska jest jedynym krajem Unii Europejskiej, który zabrania praw wyłącznych. Skutek jest taki, że kiedy linia jest rentowna albo na granicach rentowności to w godzinach szczytu minutę przed czasem wskazanym na rozkładzie (i powiedzmy – o 10 groszy taniej na każdym bilecie) wyrusza z przystanku przewoźnik, popularnie tak zwany „busiarz", który skutecznie pomniejsza w ten sposób wpływy ze sprzedaży biletów bądź to organizatora, bądź przewoźnika, w zależności od tego, kto dane bilety emituje. To zjawisko bezwzględnie należy zwalczać, ale projekt się nim nie zajmuje. Uważamy, że powinien zostać o tę kwestię uzupełniony. To pierwsza sprawa.

Druga sprawa, do której chcę się odnieść, jest następująca. Jeśli dobrze zrozumiałem nowe brzmienie art. 24 ust. 3, to w komunikacji miejskiej umowa ma być na całą sieć. Szczerze powiem, że nie rozumiem, skąd się wziął taki pomysł, który *de facto* pozwala zmonopolizować pozycję komunikacji miejskiej, tym bardziej że w odniesieniu do komunikacji pozamiejskiej przyjęta filozofia działań jest dokładnie odwrotna. W jej przypadku jeden przewoźnik może maksymalnie posiadać 2/3 pakietów linii. Obawiam się, że pomysł z jedną umową na sieć komunikacji miejskiej może, w najlepszym razie, zadziałać w małych miastach, ale w dużych aglomeracjach lub związkach miast może okazać się niewykonalny.

Trzecia sprawa to preferencje dla lokalnych przewoźników, tych, którzy mają siedzibę w danym województwie itd. Nie neguję pomysłu jako takiego, ale według mnie przepis preferujący lokalnych przewoźników mających siedzibę w danym województwie jest niezgodny z prawem europejskim. Przypominam, że zanim Polska wstąpiła do Unii Europejskiej w prawie zamówień publicznych mieliśmy tzw. preferencje krajowe, które wzmacniały pozycję polskich przedsiębiorstw. Wraz z wstąpieniem do Unii musieliśmy przyjąć zasadę, że takich preferencji ustanawiać nie wolno. Skoro nie wolno preferować polskich firm, tym bardziej nie wolno preferować firm ze względu na ich siedzibę w określonym województwie. Powtórzę raz jeszcze: nie kwestionuję pomysłu, ale uważam, że konieczne jest szukanie innych rozwiązań.

Obecna propozycja jest, w moim przekonaniu, niezgodna z prawem Unii Europejskiej.

Czwarta rzecz. Szanowni państwo, chcę zdecydowanie poprzeć pana prezesa Szczerbaciuka, który skrytykował pomysł skrócenia do 5 lat maksymalnego okresu trwania umowy. Amortyzacja autobusu to 8-10 lat. Jeśli przewoźnik posiada umowę na 10 lat, wówczas rozkłada koszt zakupu autobusu na 10 lat, co pozwala mu złożyć tańszą ofertę za tzw. wozokilometr. Jeżeli skrócimy o połowę maksymalny czas trwania umowy, wtedy będziemy mieli wyższe koszty po stronie przewoźnika, ekonomia jest nieubłagana.

I jeszcze dwie ostatnie uwagi na zakończenie.

Pierwsza dotyczy prognozowanych rozkładów jazdy w planach transportowych. Moim zdaniem, opisywanie rozkładów jazdy w planach transportowych jest regulacją nadmiernie szczegółową. W sieci KZK GOP wprowadzamy ponad pięćset modyfikacji rozkładu jazdy w ciągu jednego roku. Jeżeli musielibyśmy to wszystko wpisać do planu transportowego to spowodowalibyśmy petryfikację istniejącego stanu rzeczy, zamiast pięciuset dostosowań do zmieniających się potrzeb pasażerów mielibyśmy jedno dostosowanie się na rok. Nie jest to chyba dobry kierunek.

Ostatnia uwaga. W kilku przepisach, na przykład w art. 21, 21a, 24 i 25, pojawiają się odniesienia do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, brak jest natomiast odniesień do ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi. Przypominam, że zgodnie z ustawą, te dwa tryby mogą być stosowane zamiennie i dlatego nie jest właściwe wprowadzanie ograniczeń w postaci tylko przetargów i pomijanie ograniczeń przewidzianych w procedurze postępowań w trybie koncesji na roboty i usługi.

Pozostałe uwagi, które chciałbym zgłosić do projektu ustawy, mają już charakter czysto prawny, dlatego pozwolę sobie przekazać je na piśmie na ręce przedstawiciela ministerstwa i do sekretariatu Komisji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Bardzo proszę, pan minister Chodkiewicz.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Proszę państwa, bardzo długo zastanawialiśmy się nad tym, czy prawa wyłączne powinny zostać, czy należy z nich zrezygnować. Ostatecznie doszliśmy do wniosku, że skoro tworzymy pakiety i organizujemy przejrzysty system przetargowy to musimy rozstać się z prawem wyłącznym. Rozumiem, że sprawa będzie jeszcze dyskutowana. Jak powiedziałem wcześniej, jesteśmy otwarci na propozycje i argumenty. Zastanowimy się zatem ponownie, czy te prawa pozostawić w ustawie, czy z nich zrezygnować.

Jeżeli chodzi o uwagę dotyczącą zapisu określającego siedzibę przewoźnika to, jeśli nasza propozycja spotyka się z negacją z państwa strony, mam gorącą prośbę, żebyście zaproponowali państwo brzmienie zapisu, który byłby – waszym zdaniem – sensowniejszy. W ogóle proponuję przyjąć zasadę, że jeśli coś zostaje zakwestionowane, od razu przedstawiacie państwo propozycję innego zapisu, znacznie ułatwi nam to dalsze prace nad projektem.

Uwagę dotyczącą rozkładów jazdy przyjmujemy, rozważymy te kwestie raz jeszcze, być może faktycznie przesadziliśmy ze szczegółami, jeśli chodzi o zapis ustawowy. Uwzględnimy także uwagę dotyczącą trybów przetargowych. Wszystko sobie skrzętnie zanotowałem i popracujemy nad doprecyzowaniem tych kwestii w przepisach ustawy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Widzę ponowne zgłoszenia ze strony osób, które się już wypowiadały, ale proponuję, aby w pierwszej turze wypowiedziały się najpierw osoby, które jeszcze głosu nie zabierały. W drugiej turze ponownie udzielę głosu osobom już wypowiadającym się.

Bardzo proszę.

Wicedyrektor Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego Tomasz Lewandowski:

Tomasz Lewandowski, Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej.

Szanowni państwo, siłą rzeczy ograniczę się tylko do kwestii leżących w zainteresowaniu województw. Zacznę od poparcia mojego przedmówcy, który wnosił o konieczność ponownej analizy zasadności wprowadzenia pewnych zmian do planów transportowych. Jak najbardziej słuszna jest idea upraszczania, ale wydaje mi się, że komplikujemy te plany w innych obszarach. Na przykład zapis obligujący do wprowadzenia do planów linii istniejących na dzień 1 czerwca 2017 r. w przypadku województwa mazowieckiego odnosi się do prawie dziewięciuset linii. Tego się nie da zrealizować, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę wskazane terminy aktualizacji. Ten problem pojawi się w każdym województwie.

Nie znajdujemy także uzasadnienia dla wpisywania do planów transportowych regularnych linii specjalnych. Każda likwidacja linii specjalnej lub dołożenie nowej (a tego nie jesteśmy w stanie przewidzieć) spowoduje konieczność aktualizacji planu i całą procedurę administracyjną trzeba będzie przejść od nowa.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Oczywiście, ma pan rację. To jest problem i dlatego rozważymy, czy nie ograniczyć tych kwestii, na przykład tylko do dowozu dzieci do szkoły lub czegoś podobnego.

Powtórzę moją prośbę sprzed kilku minut: jeśli byłoby to możliwe, poprosimy o pisemną propozycję zmiany aktualnego zapisu, ułatwi nam to pracę.

Wicedyrektor Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury UMWM Tomasz Lewandowski:

Czy mogę coś jeszcze dodać?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Wicedyrektor Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury UMWM Tomasz Lewandowski:

Konieczność aktualizacji na podstawie potoków powoduje, że rzecz jest praktycznie niemożliwa do wykonania. Województwa nie są przygotowane, aby takie działania przeprowadzić we własnym zakresie. Takie prace muszą być zlecane na zewnątrz a to oznacza, że pojawiają nam się czynniki czasu i pieniędzy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Kolejny mówca – pan siedzący na końcu stołu – bardzo proszę.

Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie Grzegorz Malec:

Dzień dobry państwu, Grzegorz Malec, ZTM Lublin, reprezentuję Forum Organizatorów Transportu oraz Polski Związek Pracodawców Transportu Publicznego.

Bardzo przepraszam za niedyspozycję głosową, ale jest to wynik kłopotów z krtanią. Mam nadzieję, że kilka zdań uda mi się wypowiedzieć.

Pierwsza uwaga – naszym zdaniem, projekt ustawy zawiera szereg błędów natury legislacyjnej, ale do nich ustosunkujemy się na piśmie. W tej chwili chciałbym się skupić, podobnie jak mój przedmówca, pan mecenas Klatka, na rzeczach, które w projekcie zostały pominięte, przede wszystkim, chodzi o brak (w projektowanej regulacji) prawa wyłącznego. To zagadnienie nie dotyczy komunikacji miejskiej, bardziej bije w komunikację powiatową i wojewódzką. Bez prawa wyłącznego nie będzie w praktyce systemu koncesyjnego. Wyłączność jest bowiem istotą koncesji. Nie oszukujmy się zatem, że uda się wdrożyć system koncesyjny bez prawa wyłącznego.

Druga kwestia dotyczy już problemów środowiska, z którego się wywodzę, tzn. komunikacji miejskiej. Wspominano o tym, że obowiązują ulgi ustawowe, chodzi jednak o to, aby beneficjentem był każdy obywatel. Przypominam, że komunikacja miejska stosuje także ulgi ustawowe, ale – w odróżnieniu od przewoźników tzw. zamiejskich lub, inaczej mówiąc, ponadmiejskich – te ulgi nie są rekompensowane z budżetu państwa. Wydaje mi się, że jest teraz dobry czas na dyskusję o tym, w jaki sposób włączyć systemy komunikacji miejskiej w system finansowania tzw. ulg parlamentarnych.

Następna sprawa (projekt ustawy dotyka tej kwestii, ale w sposób bardzo delikatny), chodzi o opłaty za korzystanie z infrastruktury przystankowej i dworcowej. Szanowni państwo, złotówka dzisiaj, a w przypadku osób niepełnosprawnych dwa złote, w żadnym razie nie jest opłatą wystarczającą z punktu widzenia kosztów ponoszonych przez samorządy na budowę przystanków i dworców. Opłaty w tej wysokości nie pozwolą na utrzymanie odpowiedniego standardu obiektów. Trzeba się zastanowić i znaleźć rozwiązanie pozwalające wprowadzać samorządom bardziej elastyczne opłaty. Przypominam przy okazji, że dziś, jeśli chodzi o prywatnych przedsiębiorców, mamy pod tym względem całkowitą dowolność. Co to oznacza? Dokładnie tyle, że wjazd na dworzec miejski może dziś oznaczać w jednym przypadku złotówkę a w drugim, na przykład sto metrów dalej, będzie to już koszt 10 zł (lokalizacja jest dokładnie taka sama).

W przedłożonym projekcie jest szereg kwestii czysto operacyjnych, takich na przykład jak plany transportowe, o których wspominali moi przedmówcy. W mojej opinii, plan transportowy w polskim systemie prawnym nie ma żadnego umocowania. Na opracowanie tych planów wydawane są środki publiczne. Projekt przewiduje np. mierzenie

potoków. Wiadomo, że mierzenie potoków jest najbardziej kosztotwórczym działaniem, jeśli chodzi o analizę rynku komunikacji miejskiej. Czy warto ponosić te koszty, skoro plan transportowy tak naprawdę niczego nie wnosi? Jest to tylko dokument, można go nawet nazwać dokumentem strategicznym dotyczącym transportu na danym terenie, ale oprócz tego nie spełnia on w naszym systemie prawnym żadnych innych funkcji. Myślę, że jego znaczenie jest zdecydowanie przeceniane.

Kolejna sprawa – pewne kryteria zawarte w ustawie, jeśli chodzi o prawo zamówień publicznych, są – w mojej ocenie – bardzo dyskusyjne (było to już podnoszone wcześniej). Chodzi o warunki, wiedzę i doświadczenie. Te rzeczy należy ponownie zweryfikować i sprawdzić, czy nie występuje chociażby kolizja z prawem Unii Europejskiej, na co zwracał uwagę mecenas Klatka.

Ostatnia rzecz, żeby nie przeciągać – szanowni państwo, wydaje mi się, że wszystkie kwestie dotyczące definicji organizatorów będą dostarczać później dużych trudności w określeniu, kto jest organizatorem, na jakim szczeblu w przypadku metropolii oraz miast na prawach powiatu, ten obszar zagadnień wymaga doprecyzowania.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Pan prezes Szczerbaciuk, bardzo proszę.

Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Po wystąpieniach moich przedmówców chciałbym odnieść się do pewnych kwestii i poprzeć niektóre propozycje, jakie zostały zawarte w ministerialnym projekcie ustawy.

Proszę państwa, na ten temat rozmawialiśmy przez ponad pół roku w ramach prac zespołu. Efekty można oceniać różnie, ale jeśli na przykład mówimy o pakietach, to musimy wiedzieć, jaki będzie przebieg linii. Nie twierdzę, że od razu trzeba opracowywać rozkład jazdy w tzw. godzinówkach, ale trzeba wiedzieć, że linia komunikacyjna ma, dajmy na to, 20 km, że operator chce wykonać na niej 20 kursów w ciągu doby itd. Inaczej w ogóle nie ma podstaw do tego, aby rozmawiać o pakietach. Niby na jakich innych zasadach mielibyśmy te pakiety tworzyć?

Kolejna sprawa to tzw. prawo wyłączne. Mogłoby ono być stosowane, kiedy przewoźnicy jeździliby na tych samych liniach. Zwracam uwagę, że mają być wprowadzone pakiety a po określonych liniach będą poruszać się operatorzy, przynajmniej na większości obszarów. Skoro tak, to przeciwko komu ma być wprowadzone prawo wyłączne? Prawie rok temu zadawałem to pytanie. Czy prawo wyłączne ma przysługiwać marszałkowi? Inaczej mówiąc, czy to marszałek zdecyduje, wprowadzając to prawo, że na przykład powiaty nie będą mogły w określonych godzinach i na określonych trasach wprowadzić komunikacji? Czy może ten zakaz dotknie gmin? I na odwrót. Najważniejsza jest komunikacja gminna a skoro otrzyma prawo wyłączne, to nie będzie mogło swojej komunikacji wprowadzić województwo lub powiat.

Szanowni państwo, prawo wyłączne ma za zadanie kogoś chronić. Jeżeli ministerstwo stoi na stanowisku, że samorząd potrafi rzecz zorganizować, to nie zakładajmy od razu, że każdy ma jakieś złe intencje.

To tyle z mojej strony, panie przewodniczący.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Jest zgłoszenie od pana siedzącego daleko pod ścianą. Bardzo proszę.

Prezes Instytutu Spraw Obywatelskich Rafał Górski:

Dzień dobry państwu, Rafał Górski, Instytut Spraw Obywatelskich, Kampania Obywatelska „My Pasażerowie".

Mam trzy pytania do pana ministra, ale zanim je zadam, chciałbym na wstępie docenić fakt, że resort infrastruktury w końcu zajął się tym tematem. Przynajmniej na poziomie komunikacyjnym mamy do czynienia z dużym postępem. Wreszcie padają publicznie terminy, kiedy rozpocznie się walka z transportowym wykluczeniem i białymi planami

na komunikacyjnej mapie Polski. Przypomnę, że według badań SGH i PAN regularnie ponad 500 tysięcy naszych obywateli ma problem z dojazdem do szkoły, pracy lub lekarza, a 1,5 miliona styka się tym problemem nieregularnie. Przez wiele lat, szczególnie w okresie rządów poprzedniej ekipy, nikt nie zajmował się tym tematem.

Przechodzę do zapowiedzianych pytań pod adresem pana ministra.

Pierwsze pytanie jest związane z pracą zespołu. Co prawda ktoś już zwrócił uwagę na kwestię współtworzenia kształtu ustawy przez stronę społeczną (pan minister odpowiedział, że czas na to działanie nadejdzie wraz z konsultacjami społecznymi), ale chciałbym zapytać, czy te konsultacje potrwają rok? Chyba nie, ale tyle trwała praca zespołu.

Szanowni państwo, naprawdę trudno wymagać od organizacji społecznych reprezentujących pasażerów, że w trakcie konsultacji społecznych, które, jak sądzę, potrwają około dwóch tygodni (a może nawet krócej) zdołają się merytorycznie odnieść do przedłożonych propozycji. Poza tym, jeśli w tracie prac zespołu prezentowane są różne stanowiska to efekt końcowy uciera się w czasie przynajmniej kilku miesięcy. Wtedy strona rządowa, samorządowa lub przedsiębiorcy mogą zmienić pewne akcenty pod wpływem opinii strony społecznej reprezentującej pasażerów. Jeśli rząd tak dużo mówi o tym, jak bardzo ważni są obywatele, to niech oni, rzeczywiście, będą ważni i niech będą zaproszeni do pracy nad ustawą od samego początku a nie dopiero pod sam koniec. To pierwsza kwestia.

Pytanie zatem brzmi: czy ktoś ze strony społecznej reprezentującej pasażerów został w ogóle zaproszony do udziału w pracach zespołu? Odpowiedź na to pytanie jest zerojedynkowa.

Druga sprawa. W prezentacji została wspomniana kwestia projektu ustawy, który wpłynął do Senatu. Mam w związku z tym pytanie… chodzą słuchy, że ten projekt to efekt działalności szeroko rozumianego lobby „busowego" – czy to jest prawda? To było drugie pytanie.

Trzecie z zapowiadanych pytań nawiązuje do części bardzo sensownych zapisów ustawy. Nie ze wszystkimi się zgadzam, ale przynajmniej część z nich jest bardzo konkretna. Chciałbym od pana ministra usłyszeć, co planuje rząd, żeby samorządy faktycznie były w stanie wdrożyć regulacje ustawowe w życie. Chodzi o praktykę, żeby nie okazało się, że ustawa pozostanie na papierze a pasażerowie w praktyce nie odczują żadnych zmian. Inaczej mówiąc – jakie narzędzia będą posiadały samorządy oraz w jaki sposób rząd ma zamiar egzekwować wdrażanie regulacji ustawowych?

Tak brzmią moje trzy pytania.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Zacznę od kwestii społecznych konsultacji. Jest to, oczywiście, bardzo ważna rzecz. Rzeczywiście, dość długo pracowaliśmy w ramach zespołu, ale jak państwo wiecie, materia, z którą się zmagamy, nie jest łatwa. W resorcie jestem od mniej więcej trzech miesięcy i w tym czasie udało nam się zakończyć wcześniej rozpoczęte prace.

Szanowni państwo, zastanawiam się, czy jeżeli Komisja przyjęłaby warunek, że społeczne konsultacje trwają na przykład 30 lub 60 dni, to zakładając, że w najbliższych kilku tygodniach uzyskamy pozytywną rekomendację dla projektu, wówczas gdzieś w końcu marca zakończylibyśmy konsultacje społeczne. To tyle na temat konsultacji.

Jeżeli chodzi o pytanie, czy ustawa weszła do Senatu jako efekt działania lobby wyjaśniam, że nie jest – moim zadaniem – zajmowanie się historią legislacji. Staram nie cofać się i spoglądać zawsze do przodu. Proponuję, aby się skoncentrować na tym, co w tej chwili leży na stole i zaprząta naszą uwagę.

Odnośnie pytania dotyczącego tego, jak rząd widzi ewentualną kontrolę wykonania ustawy przez poszczególne samorządy, mam do powiedzenia tylko tyle, że w Polsce skutecznie działa instytucja pod nazwą Najwyższa Izba Kontroli i to ona jest powołana do kontroli poziomu wykonania i implementacji poszczególnych ustaw. Jest to zapisane

w ustawie i chyba nie ma sensu wprowadzać jakichś specjalnych nowych rozwiązań w tym zakresie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Pan poseł Lamczyk, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam pytanie do pana ministra Chodkiewicza. Jest to proste pytanie: czy przewiduje pan przeprowadzenie pilotażu w związku z projektowaną ustawą?

Wyjaśniam od razu, że na Pomorzu bardzo starannie przygotowywaliśmy się do wprowadzenia planów transportowych. Ustawa, jak wiadomo była niedoskonała, ale dlatego zamierzaliśmy przeprowadzić pilotaż w dwóch sąsiednich powiatach. Pomorze ma wyjątkową specyfikę, ponieważ 80% potoków pasażerów kieruje się w stronę Trójmiasta. Generalnie oparliśmy nasze działania na strukturze kolejowej, na Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, na SKM-ce i liniach regionalnych. Samorządowcy przejęli na Pomorzu, w różny sposób, relatywnie najwięcej dworców kolejowych a marszałek województwa przekazał środki na budowę węzłów integracyjnych. Kolokwialnie można stwierdzić, że system zaczyna powoli hulać. Miejscowości, które na pierwszy rzut oka wydawały się być odcięte, na własną rękę zorganizowały rozmaite busiki, przy pomocy których dowoziły ludzi do węzłów integracyjnych. Niesamowita była inicjatywa ludzi w tym zakresie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ponownie pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Szanowni państwo, losy tej ustawy potoczyły się tak, jak się potoczyły. Jej wdrożenie było już kilka razy przekładane i dlatego moją ambicją jest zakończyć proces jak najszybciej. Chodzi o to, żeby nie tracić więcej czasu, także na pilotaże, które mają, oczywiście, sens. Uważam, że trzeba starać się przede wszystkim wdrożyć projektowane zmiany.

Zgadzam się z panem posłem, że pilotaż w jakimś województwie mógłby okazać się bardzo pomocny, ale nie mamy już na niego czasu. Sprawę trzeba jak najszybciej doprowadzić do końca.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Czy na sali jest ktoś, kto jeszcze nie zabierał głosu a wyraża taką chęć?

Bardzo proszę.

Prezes Warmińskiego Stowarzyszenia Przewoźników Robert Kanclerz:

Dzień dobry państwu. Robert Kanclerz, Warmińskie Stowarzyszenie Przewoźników. Dzisiaj reprezentuję także Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych.

Panie przewodniczący, panie ministrze różne tematy były już poruszane, ale nie słyszałem jeszcze głosu przewoźników. Naświetla się problem od strony organizatorów przewozów oraz od strony rządowej i samorządowej, poruszany był problem taboru, ale warto posłuchać opinii przewoźników. Z naszego punktu widzenia można mieć wiele uwag do proponowanych zapisów ustawowych na temat taboru. Dzisiejszy tabor jest przestarzały i nie ma co się w tej kwestii oszukiwać. Im dłużej będziemy trwali w aktualnym stanie rzeczy, im dłużej będziemy uważali, że jest w porządku, tym bardziej tabor będzie się starzał. Niepewność, która od kilku lat jest związana z rozpatrywaną ustawą sprawia, że żaden rozsądny przewoźnik nie inwestuje w tabor. Okres niepewności cały czas się przedłuża, można powiedzieć, że trwa przynajmniej od trzech lat i z pewnością nie jest to czas sprzyjający inwestycjom w tabor. Przewoźnicy działający dziś na polskim rynku to w większości niewielkie firmy, bynajmniej żadni potentaci w branży (pomijam,

oczywiście, kapitał zagraniczny, który od pewnego czasu wkracza na nasz rynek) i dlatego trudno oczekiwać, że te małe firmy stawią się teraz w gotowości z nowym taborem.

Pan minister powiedział dziś, że kwestia długości umów to ciągle rzecz do negocjacji, może to być 5, 8 lub 10 lat. Szczególnie ten ostatni okres daje realną możliwość zainwestowania w odnowienie taboru przez polskich przewoźników, tylko pamiętajmy, szanowni państwo, o ryzyku jakie idzie z tym w parze. Im dłuższe będą umowy, tym trudniej będzie rozmawiać z jakimiś innymi podmiotami przy okazji ogłaszania następnych przetargów. Być może się mylę (jeśli tak, proszę mnie poprawić), ale nie znalazłem nigdzie miejsca pracy dla tych przewoźników, którzy nie zostaną wybrani operatorami.

Nie chodzi, oczywiście, o linie międzywojewódzkie, na których dopuszczony jest przewóz na zgłoszenie, chodzi o wszystkich pozostałych przewoźników, dla których nie będzie pracy.

Dzisiaj rozważamy, czy uda nam się zorganizować transport na podstawie tej lub innej ustawy i czy umowa będzie zawarta na 5 czy 10 lat. Moim zdaniem, należałoby się zastanowić, co zrobimy po upływie tych 10 lat, czy uda nam się wtedy cokolwiek zorganizować w sytuacji monopolu na rynku, jaki może pojawić się przez ten czas na naszym rynku?

Przypominam, że 2/3 pakietów komunikacyjnych ma trafić do jednego przewoźnika. Przypuszczam, że będzie to duża firma, prawdopodobnie z zagranicznym kapitałem, ponieważ nie znam wielu polskich firm, które wytrzymałyby zagraniczną konkurencję na tym rynku.

Szanowni państwo, bardzo proszę o zastanowienie się nad tym, w jakim miejscu chcemy postawić tych przewoźników, którzy nie zostaną operatorami? Ile jest tych ludzi, jak duża jest liczba tworzonych przez nich miejsc pracy, ile podatków wpływa od nich do Skarbu Państwa? Zwracam uwagę, że przewoźnicy z kapitałem zagranicznym z reguły podatków w Polsce nie płacą. Było to udowodnione i wielokrotnie prezentowane na posiedzeniu Wysokiej Komisji.

Kolejna sprawa. Jeżeli pozwolimy pracować przewoźnikom na innych zasadach niż tylko zasady operatorskie, tzn. kiedy operator bierze ulgę, ale przewoźnik działający komercyjnie z tej ulgi już nie korzysta, to taka sytuacja, według mnie, jest niezgodna z obowiązującymi przepisami. W tej chwili, o ile się nie mylę (jeżeli popełniam błąd, proszę go skorygować) każdy przewóz pasażerski ma obowiązek akceptowania ulg ustawowych, bez względu na sytuację, czyli – czy dostaje z tego tytułu rekompensatę, czy nie. Mówię oczywiście o przewozach innych niż przewozy miejskie.

To wszystkie uwagi z mojej strony.

Chciałbym jeszcze tylko dodać, że w projekcie są przewidziane zmiany dotyczące wysokich i niskich potoków pasażerskich. Te kwestie nie są jednoznacznie dookreślone i wymagają, moim zdaniem, uściślenia. Pojęcia: „wysokie" i „niskie", w zależności od standardów i lokalizacji może oznaczać zupełnie inny stan faktyczny.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Zapraszam następnego mówcę, bardzo proszę.

Dyrektor Wydziału Infrastruktury i Rozwoju Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego Jacek Sułek:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jacek Sułek, Świętokrzyski Urząd Wojewódzki.

Szanowni państwo, w dyskusji, której się z uwagą przysłuchuję, brakuje mi bardzo dwóch głosów, tzn. głosów przedstawicieli organizatorów niższego szczebla niż marszałkowie, czyli reprezentantów powiatów i gmin. Do tej pory nie słyszeliśmy jeszcze ich opinii. Chcę powiedzieć, że z przedstawicielami powiatów i gmin pracuję na co dzień, także w związku z rozpatrywaną ustawą. Dyskutujemy na temat pojawiających się kolejnych projektów i w naszych rozmowach nieustannie przewija się jeden temat a mianowicie – prawo wyłączne. Samorządy, bez prawa wyłącznego, nie widzą możliwości cywilizowanego zorganizowania na swoim terenie publicznego transportu zbiorowego.

Duże miasta oczywiście sobie poradzą, ale ja mówię teraz o takich gminach, jak leżące w świętokrzyskim. To nie są bogate tereny. Można natomiast powiedzieć, że jest to przykład „białych plam" i ośrodków zapóźnionych pod względem rozwoju komunikacyjnego.

Jeśli chodzi o pewne wątpliwości podniesione przez pana prezesa Szczerbaciuka odnośnie tego, jak stosować prawo wyłączne, chcę powiedzieć, że – przede wszystkim – chodzi o kwestie techniczne, to one zadecydują, czy to będzie marszałek czy powiat, gdzie będzie przebiegała granica itd. Prawo wyłączne nie musi być obszarowe, można je ograniczyć do linii komunikacyjnej, do sieci a nawet do konkretnych dni lub gmin. Te sprawy można spokojnie zaplanować.

Zgodzę się natomiast ze stwierdzeniem, że jeżeli zdecydowalibyśmy się na prawo wyłączne, wówczas sprzedawanie linii w pakietach nie ma sensu. Te dwa rozwiązania w zasadzie wzajemnie się wykluczają.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Następny mówca, bardzo proszę.

Prezes Public Transport Consulting Marcin Gromadzki:

Nazywam się Marcin Gromadzki, na co dzień prowadzę firmę konsultingową, która doradza zarówno samorządom, jak i przewoźnikom.

Miałem przyjemność uczestniczyć w pierwszym posiedzeniu zespołu i muszę powiedzieć, że jestem pod dużym wrażeniem pracy ekipy pana dyr. Oleksiaka. Wynika ono z faktu, że wszystkie postulaty, które napływały do zespołu, powodowały, że każda następna wersja projektu skręcała albo w stronę interesów samorządu, albo w stronę interesów przewoźników. Efekt był taki, że praktycznie nie kończyły się kontrowersje ani protesty środowisk nieusatysfakcjonowanych w danym momencie.

Najwięcej kontrowersji, co potwierdza także dzisiejsza dyskusja, wzbudzał pomysł ograniczenia możliwości wykonywania przewozów komercyjnych w innych relacjach niż międzywojewódzkie. Podnoszony był argument, że w przypadku bierności samorządów, jako organizatorów publicznego transportu zbiorowego, rozległe obszary naszego kraju zostaną całkowicie pozbawione komunikacyjnej obsługi.

W związku z tym, chciałbym państwu zaproponować kompromisowe rozwiązanie, które wychodzi naprzeciw oczekiwaniom zainteresowanych stron.

Wysoka Komisjo, dzisiaj przy zakupie ulgowych biletów niemal całość refundacji stanowi refundacja do biletów miesięcznych. Gdyby umożliwić realizowanie przewozów komercyjnych w krótszych relacjach, ale bez refundacji ustawowych ulg ze środków budżetu państwa, jednak z jednoczesnym zobowiązaniem przewoźników do honorowania wszystkich ulg w przypadku biletów jednorazowych, to problem przestałby istnieć. W takim przypadku nie ma już bowiem sytuacji, że jakiś mieszkaniec, który incydentalnie korzysta z danej usługi trafi na kurs, w którym nie będzie mógł skorzystać z prawa do ulgi. Jeśli chodzi o codzienne przewozy osób stale korzystających z transportu, które posługują się biletami miesięcznymi (przede wszystkim chodzi o dojeżdżających do szkół) to mamy pewność, iż taka usługa zostanie zorganizowana przez samorządy. Nie wyobrażam sobie, żeby samorząd odmówił zorganizowania masowych dojazdów dzieci do okolicznych szkół. Honorowanie, statystycznie rzadko występujących, biletów ulgowych jednorazowych stanowiłoby w takim przypadku element ryzyka działalności przewoźnika.

Szanowni państwo, gdyby zaproponowane zasady zostały wprowadzone w życie, być może zakończyłby się wreszcie spór pomiędzy samorządami i przewoźnikami. Wyraźnie widać, że oczekiwania tych środowisk są pod tym względem rozbieżne i ciągle nie udaje się wypracować kompromisu. Ilekroć projekt ustawy przygotowany przez zespół dyr. Oleksiaka skłaniał się ku jednym racjom, od razu protestowali inni. Następna wersja projektu stanowiła zwykle odwrócenie wcześniejszych reguł i sytuacja się powtarzała. Jeśli udałoby się rozgraniczyć ulgi miesięczne i jednorazowe, sytuacja byłaby jasna i czytelna. Każdy zachowuje prawo do ulg na podstawie biletów jednorazowych, ale nie są one refundowane, gdyż ich liczba jest stosunkowo niewielka, natomiast bilety miesięczne (a więc przewozy masowe) to domena samorządów, które są właściwe do ich organizacji.

Pomijam oczywiście kwestię komunikacji miejskiej, która dziś nie jest refundowana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo panu dziękuję.

Kto z państwa jeszcze nie zabierał głosu a wyraża gotowość podzielenia się z nami swoimi opiniami?

Widzę zgłoszenie pani z końca sali, bardzo proszę.

Inspektor w Departamencie Transportu i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego Patrycja Życińska:

Patrycja Życińska, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.

Mam bardzo konkretny postulat do autorów projektu ustawy. Sugeruję, żeby w przyszłych zapisach ustawy doprecyzować bardziej kwestię regulowania a szerzej – organizowania połączeń w trybie transgranicznym. Nadal brakuje przepisów w tym zakresie i uważam, że warto tę kwestię starannie uregulować. Dla nas, jako województwa nadgranicznego, problemem jest sposób organizowania tego rodzaju przewozów. Istnieje pilna potrzeba regulacji w tym zakresie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Kto będzie kolejnym mówcą?

Pan już zdaje się zabierał głos, ale bardzo proszę raz jeszcze.

Radca prawny Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego Jędrzej Klatka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Jędrzej Klatka, radca prawny KZK GOP.

Chcę poruszyć dwie kwestie.

Po pierwsze, chciałbym odnieść się do drugiej wypowiedzi pana prezesa Szczerbaciuka, który zwrócił uwagę, że w przypadku zezwolenia na prawa wyłączne może wystąpić kolizja pomiędzy prawami wyłącznymi ustanowionymi przez organizatorów na różnych szczeblach, tj. gminy, powiatu lub województwa.

Szanowni państwo, na naszym terenie, w Katowicach, kilka lat temu pracował zespół prawników, który przygotował rozwiązanie tego problemu. W materiale, który złożyłem do sekretariatu na piśmie, znajduje się bardzo konkretna propozycja w tym zakresie. Pan Szczerbaciuk ma oczywiście rację, że bez rozstrzygnięcia kolizji pomiędzy wyłącznością ustanowioną przez gminę, powiat i województwo prawa wyłączne nie zadziałają w sposób właściwy. Trzeba zatem znaleźć rozwiązanie skutecznie eliminujące ewentualne kolizje przepisów. Zaproponowaliśmy w tym celu przyjęcie zasady „kto pierwszy, ten lepszy" i prowadzenie elektronicznego rejestru.

Druga rzecz, na którą chciałbym zwrócić uwagę, dotyczy projektowanego art. 5a. Chodzi o przepis, który w ramach walki z wykluczeniem komunikacyjnym i „białymi plamami" nakłada obowiązek tworzenia połączeń pomiędzy miejscowościami, w których znajdują się siedziby władz powiatów, a także pomiędzy miastem, w którym znajduje się urząd wojewódzki i urząd marszałkowski a siedzibami poszczególnych powiatów. Sam przepis jest, oczywiście, słuszny i wpisuje się w walkę z wykluczeniem komunikacyjnym. Ponieważ chodzi o połączenia pomiędzy miastami powiatowymi to będziemy mieli do czynienia z przewozami wojewódzkimi, które obciążą budżet danego województwa.

W tym miejscu muszę jednak przypomnieć o art. 167 ust. 4 Konstytucji RP, zgodnie z którym, wszelkie zmiany w zakresie zadań jednostek samorządu terytorialnego następują wraz z odpowiednimi zmianami w podziale publicznych dochodów.

Popierając sam pomysł jako taki, pozwalam sobie wskazać Wysokiej Komisji, że wykonanie tego zadania będzie wiązało się z dodatkowymi wydatkami województw. Muszą one posiadać środki na wykonanie tego zadania, inaczej projektowany mechanizm nie zadziała w praktyce.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Pan minister Chodkiewicz, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Uwaga pana mecenasa jest bardzo słuszna. Zastanowimy się nad tym problemem i bardzo skrupulatnie przeanalizujemy wszelkie możliwości.

Jeśli chodzi o kwestię biletów ulgowych, o której mówił jeden z wcześniejszych mówców, to zgłoszona propozycja jest zupełnie nowa. Dotychczas jeszcze jej nie rozpatrywaliśmy, ale deklaruję, że nadrobimy braki w tym zakresie.

Chciałbym jeszcze na moment powrócić do kwestii praw wyłącznych, która często powraca w wypowiedziach uczestników dyskusji – szanowni państwo, stoję na stanowisku, że zaproponowane przez nas rozwiązanie w tym zakresie powinno być utrzymane. Wynika to z faktu, iż – naszym zdaniem – ewentualny powrót do wyłączności oznaczałby powrót do zabetonowania rynku, czyli nic by się w praktyce nie zmieniło.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu ministrowi.

Kolejny mówca, bardzo proszę.

Zastępca prezesa Stowarzyszenia Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS" Stanisław Olszak:

Stanisław Olszak, Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS" w Lublinie.

Chciałbym odnieść się do tego, co przed chwilą powiedział pan minister Chodkiewicz, chodzi o prawo wyłączne. Na ten temat wypowiadało się również wielu moich przedmówców.

Szanowni państwo, szeroko rozumiane środowisko prywatnych przewoźników, które reprezentuję, w pełni podziela opinię, że prawa wyłączne zabetonują rynek. W naszej ocenie prowadzą one do monopolizacji, w ostatecznym rezultacie biją przede wszystkim w interesy pasażerów. Z prowadzonych przez nas obserwacji rynku wyraźnie wynika, że jeśli na danym rynku pojawia się monopolista, od razu spada motywacja do podnoszenia jakości świadczonych usług. Wynika to z braku zagrożenia ze strony konkurencji. Ona się, po prostu, nie pojawi a zatem. dlaczego przewoźnik miałby inwestować i podnosić standardy świadczonej usługi?

Proszę państwa, przy organizacji transportu najistotniejszy powinien być interes pasażerów. Przecież to dla nich działają przewoźnicy, dla nich modernizuje się tabor itd. Kiedy na rynku firma zajmuje pozycję monopolisty, ceny jej usług zwykle rosną i to znacznie. Taka konstatacja wynika z obserwacji rynku. To oczywista prawidłowość, ja jednak chciałbym powiedzieć państwu o czymś innym. W dyskusji zaczynamy coraz bardziej zagłębiać się w szczegóły projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ale pomijamy kwestię zasadniczą, w moim odczuciu, posiadającą generalne znaczenie. Przez ponad ćwierć wieku od zmiany ustroju w naszym kraju polscy przedsiębiorcy w większości przypadków bardzo dobrze zagospodarowali rynek transportowy. Na większości linii komunikacyjnych jest oferowanych znacznie więcej usług niż wynika to z potrzeb pasażerów. Na tę okoliczność w moim województwie, ale nie tylko, wprowadzono potoki pasażerskie. W tych miejscach, w których w postępowaniu administracyjnym marszałek województwa zdecydował się zbadać potoki pasażerskie, stwierdzono, że brak jest uzasadnienia dla wprowadzenia dodatkowych nowych kursów. Na tej podstawie odmówiono wydania zezwoleń wnioskodawcy na kolejne kursy. Zwracam uwagę, że badano bardzo dobre trasy, takie jak na przykład Lublin-Kraków.

Szanowni państwo, dlaczego o tym teraz mówię? Ponieważ uważam, że najpierw należy ustalić generalną zasadę, tzn. nad którym projektem ustawy pracujemy i w jakim kierunku chcemy pójść. Jeśli zostanie przyjęty projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w takim kształcie, jaki otrzymaliśmy w ostatnim dostarczonym materiale, dołączonym do zaproszenia na dzisiejsze posiedzenie Komisji, to skutkiem będzie monopolizacja rynku przewozów. W tej chwili można podać przykłady stosunkowo niewielkich

linii, na których funkcjonuje dwudziestu, a nawet niekiedy więcej przewoźników. Jeśli zostanie wprowadzone ograniczenie do 2/3 pakietu to na danej linii komunikacyjnej pojawi się być może tylko dwóch przewoźników, co z pozostałymi? Zakupili oni tabor, zorganizowali firmy, zatrudnili pracowników itd.

Według oceny naszego środowiska wprowadzenie w życie ustawy w proponowanym kształcie doprowadzi do likwidacji ponad 90% przewoźników, którzy w tej chwili z powodzeniem funkcjonują na rynku. Przełoży się to na utratę kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy. Nie trzeba chyba tłumaczyć, jak bardzo niekorzystna społecznie jest tego rodzaju sytuacja. Jak wspomniałem wcześniej, należy się również spodziewać znacznego wzrostu cen usług transportowych, zwłaszcza jeśli zostanie wprowadzone prawo wyłączne. Ostatecznie zostanie zlikwidowana konkurencja i odbuduje się monopol.

Proszę państwa, do wszystkich zasygnalizowanych kwestii, jeśli będzie taka potrzeba, odniosę się szczegółowo na piśmie, teraz chcę podkreślić, że wprowadzenie rozwiązań w kształcie proponowanym w obecnym brzmieniu projektu ustawy spowoduje znaczny wzrost kosztów świadczenia usług w transporcie drogowym. Szczególnie odczuwalny będzie on po stronie publicznych finansów.

Według naszej oceny, samorządy nie udźwigną kosztów utrzymania takiego systemu tylko ze środków własnych. Również przewoźnicy nie będą w stanie zapewnić sprawnego funkcjonowania transportu, jeśli zostanie wprowadzony proponowany system. W trakcie prac zespołu powołanego przez pana ministra infrastruktury, przedstawiciele samorządów apelowali o to, żeby resort – jeśli ministerstwo zdecydowało się na zmianę kierunku prac nad projektem ustawy – zapewnił środki z budżetu państwa na finansowanie takiego modelu transportu. Od ówczesnego wiceministra infrastruktury, pana Jerzego Szmita, usłyszeliśmy, że nie będzie żadnych dodatkowych środków z budżetu państwa na ten cel. W odpowiedzi minister usłyszał od zainteresowanych stron, że ani samorządy, ani przewoźnicy nie udźwigną kosztów takiego systemu transportu.

Szanowni państwo, w związku z przedstawioną przeze mnie sytuacją, chciałbym zaproponować, aby wprowadzać takie rozwiązania prawne, które nie zdemolują dobrze zorganizowanego rynku przewozów pasażerskich. Tam, gdzie przewozy pasażerskie są dobrze zorganizowane, nie trzeba wiele zmieniać. Prezes Szczerbaciuk mówił, że tabor ma około dwudziestu lat. Ja znam firmy, które posiadają autobusy mające najwyżej dwa lata. Takie firmy również funkcjonują na rynku i pozwólmy im dalej działać.

Apeluję zatem do państwa posłów, aby w tych miejscach, gdzie transport dobrze funkcjonuje, nie wprowadzać proponowanych zmian, tym bardziej że wcale nie obliguje nas do tego rozporządzenie Unii Europejskiej. Literalnie jest w nim natomiast zapisane (dla zainteresowanych mogę wskazać w którym miejscu a jak pan przewodniczący zechce, to szczegółowo tę kwestię opiszę), że nie jest obowiązkowe stosowanie przetargów i wyłanianie operatora. Dziś jest zbyt mało czasu i zbyt wielu chętnych do zabrania głosu w dyskusji, abym teraz szczegółowo pewne kwestie analizował, pozwolę sobie jednak zaproponować powrót do pewnych generalnych rozwiązań, które wcześniej znalazły się w projekcie senackim. Bardzo krótko, w punktach odniosę się do kilku spraw.

Po pierwsze, generalny system transportu. Projekt Senatu przewidywał, że organizator dokonuje wyboru operatora, ale tylko na tych liniach, na których zostanie wykazane, że potrzeby przewozowe nie są należycie zaspokojone. Wiąże się to oczywiście z badaniem potoków podróżnych, ale będzie to badanie przeprowadzone jednorazowo. Jeżeli po badaniu zostanie wystawiona ocena, że dana linia jest właściwie obsługiwana przez przewoźników, to apeluję w imieniu polskich przewoźników, żeby na takiej linii nie organizować nowych przetargów. Pozostawmy te linie przewoźnikom komercyjnym. W tym celu należałoby z projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wyeliminować zapis art. 40 o zakazie wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym dla przewoźników komercyjnych.

Podkreślam: konieczna jest zgoda na generalny system transportu, czyli tam gdzie przewozy funkcjonują dobrze, to ich nie ruszamy. Polska nie jest pustynią, nie została nagle zasiedlona, nie brakowało systemu przewozów i nie ma potrzeby organizowania tego systemu od podstaw. Na zdecydowanej większości linii komunikacyjnych w naszym kraju usługi transportowe są zapewnione, zazwyczaj nawet w znacznie większej ilości

niż to mogłoby wynikać z potrzeb pasażerów. Jak powiedziałem, najpierw system transportu a później lepsza ochrona dla przewoźników już istniejących. Obecnie funkcjonujące przepisy, w formie fakultatywnej, od kilkunastu lat praktycznie nie zostały zastosowane nie licząc nielicznych wyjątków. Należało podnieść pozycję stowarzyszeń przewoźników, uregulować kwestię przystanków i procedurę cofania zezwoleń.

Jeden z przedmówców poruszył kwestię przystanków. Jedno ze stowarzyszeń, którego przedstawiciel nie mógł niestety wziąć udziału w dzisiejszym posiedzeniu Komisji, poprosił mnie o zgłoszenie koncepcji tzw. przystanku tymczasowego. Pozwoli to na uniknięcie zmiany zezwoleń, na przykład w przypadku remontu.

Podam przykład. Na moim terenie nastąpiła zmiana przystanku na rynku, przy trasie głównej, ale przewoźnicy nie zostali o tym powiadomieni. Doszło do sytuacji, że stary przystanek został zlikwidowany przez miasto a nowy, którego właścicielem i zarządzającym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, został wpisany do wykazu z dnia na dzień. Przewoźnicy nie zdążyli, oczywiście, zmienić zezwoleń. Przyjechała kontrola i okazało się, że pasażerowie w tej miejscowości w ogóle nie mogą wysiąść. Ze starego przystanku nie można korzystać, bo został już zlikwidowany, nie jest przystankiem określonym (a więc kara po 3 tysiące złotych…) a na nowy przystanek jeszcze nie można zajechać, bo wprawdzie spełnia on wymóg przystanków w transporcie publicznym w komunikacji międzymiastowej, ale przewoźnicy nie zdążyli zmienić zezwoleń i dlatego nie wolno im z niego korzystać. Dochodzi do sytuacji, że pasażerowie wyskakują z busów i autobusów stojących na czerwonym świetle, ponieważ chcą w tej miejscowości wysiąść.

Do uregulowania jest jeszcze szereg innych kwestii. Mam nadzieję, że jeśli prace nad ustawą będą kontynuowane to będziemy mogli bardziej szczegółowo pewne sprawy przedstawić. Jeśli będzie trzeba, także na piśmie.

Nie chciałbym odbierać możliwości zabrania głosu na dzisiejszym posiedzeniu innym mówcom, dlatego kończąc chciałbym poprosić, zarówno pana przewodniczącego, jak i pana ministra, o zajęcie stanowiska w kwestii generalnego systemu transportu. Czy idziemy dalej w kierunku wytyczonym przez projekt, który otrzymaliśmy w materiałach dołączonych do zaproszenia na Komisję, czy jednak się trochę cofniemy i przyjmiemy jedną generalną zasadę, tzn. nie burzymy systemu transportu tam, gdzie on dobrze funkcjonuje? Zgodnie z wytycznymi rozporządzenia Unii poprawiamy natomiast transport, organizujemy przetargi i wybieramy operatorów tam, gdzie system obecnie działa źle albo nie działa wcale. Pozwoli to na znaczne ograniczenie środków finansów publicznych.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Widzę, że od razu zgłasza się pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Chciałbym pana poprosić o informację na piśmie dotyczącą przystanków, o których pan mówił przed chwilą. Są to, jak rozumiem, sprawy wyjątkowe i wymagają reakcji z naszej strony.

Pozwolę sobie jeszcze odnieść się do zaproponowanej ogólnej idei organizacji transportu. Ponieważ dyskusja jest poważna, to dla pewnego rozluźnienia atmosfery opowiem krótką, już historyczną anegdotę. Kiedyś zdarzyło mi się wpaść na pomysł, aby projektanci ponosili pełną odpowiedzialność za błędy, jakie popełniają przy projektowaniu. Jaki był efekt takiego założenia? Nie wpłynęła żadna oferta w przetargu.

Obawiam się, że jeśli zostawilibyśmy tak jak jest, ten dobrze zorganizowany system i podzielony tort, jeśli chodzi o przewoźników komercyjnych, to państwo pozostałoby samo z problemem linii deficytowych, dlatego zaproponowaliśmy inne rozwiązanie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ponownie pan dyrektor Franków, bardzo proszę.

Dyrektor Pionu Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie Andrzej Franków:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Pan minister poprosił o informację o przystankach na piśmie, ja mam również przygotowaną taką informację. Przystanek jest rzeczą niezwykle ważną. Art. 46 ust. 1 §4 mówi, że tylko na przystanku rozkładowym można się zatrzymać, dotyczy to także komunikacji miejskiej i jest z tym problem. Zdarzają się różne sytuacje: korki, awarie itd. W ich efekcie czytamy następnego dnia w prasie, że kierowca autobusu nie wypuścił pasażerów.

Szanowni państwo, ustawa musi dopuścić taką ewentualność. Kierowca nie może na własną odpowiedzialność wypuszczać pasażerów poza przystankiem (teraz czyni on tak tylko na własną odpowiedzialność). Moim zdaniem, powinno być ustawowo uregulowane, że jeśli kierowca nie narusza przepisów ruchu drogowego to w przypadku szczególnych sytuacji (jak awaria, korek lub likwidacja przystanku) może wypuścić pasażerów z pojazdu. To pierwsza rzecz.

Druga sprawa, o której chcę powiedzieć, to tzw. białe plamy. Wyobraźcie sobie państwo, że takie „białe plamy" są nawet w Warszawie. Planujemy np. uruchomienie telebusa, ale nie wiemy, gdzie on się będzie zatrzymywał, aby pasażer mógł wsiąść i wysiąść. Idea tej usługi polega na tym, że pasażer wychodzi w terenie, gdzie nie ma przystanku i dzwoni po telebusa. Pytanie, gdzie pojazd ma się zatrzymać?

Jest to następna sprawa, jeśli chodzi o doprecyzowanie, czy może poluzowanie zasad określających zatrzymywanie się pojazdów komunikacji miejskiej.

Trzecia kwestia jest związana z rozporządzeniem ministra z 2002 r. Stwierdza ono, że pojazd komunikacji miejskiej musi być dwudrzwiowy. Na niektórych liniach, gdzie mamy mały potok pasażerów, czy wręcz korzystamy tylko z telebusów, ta zasada utrudnia funkcjonowanie. Na szczęście poprawki nie wymagają zmiany ustawy. Wystarczy zmienić rozporządzenie. Obecnie pojazdy jednodrzwiowe spokojnie mogą zabrać nawet 20 osób (myślę, że przedstawiciele przewoźników to potwierdzą). To już nie te czasy, kiedy woziły one 2 lub 4 osoby.

To wszystko z mojej strony, więcej nie będę się już zgłaszał do wypowiedzi. Resztę uwag przekażę na piśmie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Zgłasza się pan poseł, bardzo proszę.

Poseł Bogdan Latosiński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Bogdan Latosiński, poseł na Sejm.

Szanowni państwo, zainspirowany wcześniejszą wypowiedzią przedmówcy, który krytykował projekty ustawy, chciałbym dla odmiany stanowczo poprzeć rozwiązania, które znalazły się w projekcie nowelizacji. Nad problemem dyskutujemy już dwa lata a przypominam, że sama ustawa pochodzi z grudnia 2010 r. Dlaczego do tej pory samorządy nie zrobiły planów transportowych? Odsuwamy termin wejścia w życie ustawy o kolejny rok. Dlaczego? Była o tym mowa: wykluczenie społeczne, „białe plamy" itd., a wszystko jako skutek wykluczenia transportowego.

Bardzo zapraszam pana, który tak zdecydowanie krytykował ustawę, do zapoznania się z treścią raportu NIK sprzed dwóch lat, jest to raport miażdżący.

Szanowni państwo, musimy osiągnąć konsensus. Interesy przewoźników, oczywiście, ale pamiętajmy, że przede wszystkim chodzi o dobro pasażera (wspominali o tym przedmówcy). Pasażer, który jest pozbawiony dostępu do publicznego transportu zbiorowego, cały czas czeka na ten dostęp i nie jest to wcale rzadkie zjawisko. Występuje ono w wielu miejscowościach.

Jeśli rzekomo jest tak dobrze, jak niektórzy z panów mówią, to dlaczego jednocześnie jest aż tak źle, wręcz tragicznie gdzieniegdzie? Między innymi dlatego, że przewoźnicy konkurują ze sobą głównie w godzinach szczytu. Co się jednak dzieje po godzinach

szczytu? Mówi się wiele o wolnym rynku, ale jednocześnie wyciąga się rękę po dopłaty. Cała Europa reguluje te kwestie w ustawie a tymczasem w Polsce (przepraszam za słowa, bo jestem parlamentarzystą) panuje pod tym względem wolna amerykanka. Rozpatrywany projekt ustawy zmierza w bardzo dobrym kierunku.

Nie słyszałem głosów samorządowców, dlaczego nie wykonali planów transportowych. Przypominam, że mówiła o nich ustawa z 2010 r., miały być gotowe na 1 stycznia 2016 r. Dlaczego samorządy nie wywiązały się z tego obowiązku? Właśnie dlatego, że powoływały się na fatalne prawo.

Proszę państwa, idąc dalej, jestem przekonany, że trzeba także jeszcze uregulować wszystkie koszyki i napełnienia, bo dana linia ma funkcjonować od A do Z, czyli od 4.00 rano do późnego wieczora oprócz tego, że w godzinach szczytu pasażer może się dostać tam gdzie chce. Godziny szczytu komunikacyjnego to także szczyt opłacalności, ale linie muszą jeździć i poza szczytem, a wtedy w wielu miejscowościach transport zamiera. W ustawie jest cały czas jeszcze potrzebne prawo wyłączne, chociaż – oczywiście – przy wprowadzeniu pewnych ograniczeń. Jeżeli bowiem samorząd ma tylko jedną linię, która jest nieopłacalna i nagle znajdzie się przewoźnik, który zgodnie z zapisem siatki będzie świadczył usługi, na przykład od 5.00 do 22.30, wtedy samorządowcy powinni zastosować prawo wyłączne w celu połączenia kursów opłacalnych z kursami nieopłacalnymi, te kwestie powinny zostać w ustawie dopracowane. Podkreślam taką potrzebę.

Słyszę dziś głosy zachęcające do dalszej dyskusji. Proszę państwa, dyskutujemy o tym już siedem lat. Dyskutował już o tym poprzedni parlament i samorządowcy poprzednich kadencji. Wcześniej byłem samorządowcem, jako radny sejmiku poznałem bolączki transportowe. Podejrzewam, że jakieś 40% Polaków posiada do dyspozycji jedynie fatalny transport publiczny. W ten sposób dochodzi do łamania Konstytucji RP. Jeśli ustawa zasadnicza gwarantuje obywatelom prawo do dopłaty a nie ma publicznego transportu zbiorowego to czym ci ludzie mają jeździć?

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Teraz, trochę wywołany do odpowiedzi, pan Grzegorz Kubalski ze Związku Powiatów Polskich, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Grzegorz Kubalski, zastępca dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich, ponieważ pan poseł odwołał się do działań jednostek samorządu terytorialnego, pozwolę sobie przedstawić kilka uwag na ten temat z naszego punktu widzenia.

Jeżeli chodzi o dotychczasową ustawę o publicznym transporcie zbiorowym i plany transportowe, który zostały w niej przewidziane to, po pierwsze, musimy być świadomi tego, iż obowiązek opracowania planów transportowych nie dotyczył wszystkich jednostek samorządu. Co więcej, był to dokument bardzo interesujący z punktu widzenia jego konstrukcji, ale nie wiązał się z żadnym skutecznym mechanizmem, który umożliwiłby zapewnienie pełnej komunikacji publicznej dla wszystkich mieszkańców danego terenu.

Jako Związek Powiatów Polskich reprezentujemy ten poziom samorządu terytorialnego, który jest szczególnie dotknięty zjawiskiem tzw. białych plam. Jeśli rozmawiamy bowiem o miastach to z reguły, lepszy lub gorszy, transport miejski w nich funkcjonuje. Mam na myśli komunikację miejską. Jeżeli chodzi o gminy wiejskie to na ich terenie często zakres potrzeb transportowych jest ograniczony. Jeśli jednak spojrzymy na potrzeby transportowe z punktu widzenia powiatu to zwykle okazują się one być bardzo duże. Niestety, w ramach obecnego systemu prawnego zazwyczaj okazywało się niemożliwe ich zaspokojenie a przecież chodzi o potrzeby pasażerów – mieszkańców i obywateli.

Szanowni państwo, tworząc nowe rozwiązania prawne musimy oczywiście uwzględniać interesy przedsiębiorców i podmiotów publicznych, które muszą mieć zabezpieczone środki na sfinansowanie składanych przez nas deklaracji, ale pamiętajmy, że publiczny transport zbiorowy istnieje przede wszystkim dla pasażerów. Transport publiczny istnieje po to, aby mieszkańcy, którzy chcą załatwić swoje sprawy publiczne nie byli skazani wyłącznie na korzystanie z własnego środka transportu. Należy im stworzyć możliwość skorzystania

z dobrze funkcjonującego transportu publicznego. Z tego punktu widzenia projekt ustawy, jeśli chodzi o wskazane w nim kierunki, cieszy się naszą dużą przychylnością.

Zastrzeżenia zgłaszamy jedynie pod adresem pewnych szczegółowych rozwiązań. Na przykład, podzielamy ocenę, że jeśli w jakimś miejscu transport działający na zasadach komercyjnych zaspokaja wszystkie potrzeby mieszkańców to faktycznie nie ma powodów, aby ingerować w działający system w sposób władczy. W takiej sytuacji system powinien zostać zachowany w aktualnym kształcie. Nie możemy jednak zgodzić się na sytuację wynikającą z projektu senackiego, że na liniach dochodowych, które przynoszą korzyści będą funkcjonować prywatni przewoźnicy, pozyskujący z tego tytułu środki na potrzeby własne, natomiast na liniach nierentownych ci sami przewoźnicy otrzymają dodatkowe dochody, ponieważ państwo zapłaci im za to, że w ogóle na tych liniach będą jeździli.

Szanowni państwo, albo przyjmujemy rozwiązanie, że przewoźnik jeździ na liniach dochodowych i niedochodowych, zapewniając transport na całym terenie i wtedy w porządku, możemy mówić o mechanizmach wolnorynkowych, albo – jeśli przewoźnik dokonuje selekcji i wybiera tylko te połączenia, które są obiecujące z dochodowego punktu widzenia, ale wówczas mamy do czynienia z niedoskonałością rynku – a jak doskonale wiadomo, w takich przypadkach konieczna jest ingerencja ze strony władzy publicznej i o takiej ingerencji dzisiaj mówimy.

Podałem tylko jeden przykład, ale pokazuje on, że zbliżenie się interesów poszczególnych podmiotów jest jak najbardziej możliwe, o ile spojrzymy na problem w sposób kompleksowy. W ustawie znajduje się, w naszej ocenie, wiele innych kwestii szczegółowych, których regulacje mogą zostać poprawione z korzyścią dla wszystkich uczestników rynku transportowego. To, czego jesteśmy w tej chwili absolutnie pewni, to fakt, że według nas należy jednoznacznie przesądzić, że wprowadzamy zmiany oparte na racjonalnej konkurencji, że zarządzanie przez podmioty publiczne w publicznym transporcie zbiorowym jest słuszną koncepcją. Inaczej mówiąc, propozycje zawarte w projekcie ustawy są co do zasady rozwiązaniami właściwymi.

Kolejna sprawa. We względnie krótkim czasie powinniśmy w sposób rzetelny przedyskutować poszczególne przepisy i postarać się znaleźć metodę na poprawienie tych z nich, które mogą budzić problemy z czysto operacyjnego punktu widzenia. Chodzi o to, żeby ustawę uchwalić jeszcze przed upływem pierwszego półrocza. Pamiętajmy, że jeśli chcemy, aby przepisy tej ustawy i nowy system publicznego transportu zbiorowego zapewniający likwidację „białych plam" zaczął funkcjonować od 1 stycznia 2019 r., jednostki samorządu terytorialnego potrzebują określonego czasu na przeprowadzenie działań organizacyjnych. Ten czas jest potrzebny zarówno na opracowanie planów transportowych w rozumieniu nowych przepisów, rzecz dotyczyć będzie bowiem także i tych jednostek, które do tej pory nie były zobowiązane do tworzenia takich planów i dlatego nie mają nawet odpowiednich danych wyjściowych koniecznych do opracowania wspomnianych planów, a po drugie, żeby wdrożyć procedury związane z wyłonieniem operatorów na poszczególnych liniach lub przeprowadzić zmiany w zakresie istniejącej sieci połączeń o charakterze komercyjnym.

Na zakończenie apel do Wysokiej Komisji: wnosimy o szybkie prace nad ustawą, oczywiście na tyle szybkie, na ile pozwoli dyskusja z udziałem zainteresowanych podmiotów. Należy przede wszystkim szukać rozwiązań korzystnych dla wszystkich a, przede wszystkim, dla pasażerów.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgłasza się pan poseł Aleksander Mrówczyński, bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym bardzo mocno wesprzeć pana posła Bogdana Latosińskiego. Pozwolę sobie przypomnieć, że 11 stycznia 2017 r., czyli niemal dokładnie rok temu, na posiedzeniu zespołu parlamentarnego do spraw rozwiązywania problemów mieszkańców Polski powiatowo-gminnej zajmowaliśmy się dokładnie tym tematem, który stanowi przedmiot dzisiejszych obrad. Minął

rok i byłoby bardzo dobrze, gdyby nie musiał minąć kolejny, abyśmy mogli wreszcie uregulować publiczny transport zbiorowy.

Szanowni państwo, wszyscy na tej sali chyba się zgodzimy, że najważniejszy jest pasażer. Ważna jest także dostępność transportu i rentowność linii, nie da się tego ukryć. Jeśli zgodzimy się z tymi stwierdzeniami, to nie będzie możliwa dłużej sytuacja, że jeśli młodzież dojeżdża do szkoły i kończy zajęcia na przykład o 14.00 musi szybko wracać do domu, bo kolejny autobus ma dopiero o godzinie 19.00 lub o 20.00, czyli bardzo późno. Dla tych młodych ludzi pozalekcyjne zajęcia w szkole pozostają w sferze marzeń. Podobne problemy napotykają osoby dojeżdżające do lekarza do innej miejscowości, jeśli nie dysponują własnym transportem.

Wszyscy zgadzamy się, że tak nie powinno być a jednak nadal te sprawy wywołują sporo kontrowersji i dyskusji.

Czy prawo wyłączne ma istnieć? Jako zasada chyba nie, chociaż w jakimś zakresie powinno obowiązywać. Usługi przewoźnika muszą być przecież w miarę rentowne.

Wysoka Komisjo, bardzo proszę, abyśmy przeszli już do konkretnej pracy. Zgadzam się w tym momencie z panem ministrem – dyskutujmy już o tym, co leży na stole, inaczej nie wykonamy naszej pracy w krótkim czasie a przecież taki obowiązek na nas spoczywa.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Zgodnie z pana sugestią powoli będziemy się zbliżać do podsumowania naszego dzisiejszego spotkania, debata trwa już bowiem prawie dwie godziny.

Jeśli ktoś chce się jeszcze wypowiedzieć to bardzo proszę, z tym że powinien to być głos podsumowujący, przynajmniej w jakimiś stopniu, dotychczasowe rozważania.

Bardzo proszę, pan chyba jeszcze nie zabierał głosu, przypominam o przedstawieniu się do mikrofonu.

Zastępca przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" Jacek Kucza:

Dzień dobry państwu, Jacek Kucza NSZZ „Solidarność".

Panie przewodniczący, panie ministrze, przysłuchuję się toczonej dyskusji i chcę powiedzieć, że w pełni zgadzam się z tym, co powiedział przed chwilą pan poseł oraz z tym, co nieco wcześniej powiedział inny poseł. Konieczne jest uszczelnienie i sensowne uregulowanie tego, co można nazwać przewozowym nieładem. Im dłużej będziemy debatować zamiast działać, ten nieład będzie się powiększał. Pamiętam prace nad planami transportowymi, w których brałem udział w województwie podkarpackim. Pracowaliśmy nad nimi i co? I nic, nadal czekamy. Nic z tych prac nie wynika a jedynie narasta nieład. Ceny dumpingowe nie pozwalają innym przewoźnikom funkcjonować na rynku i muszą oni zamykać swoje firmy.

Mielibyśmy wprawdzie kilka uwag szczegółowych do projektu ustawy, ale jeśli mamy decydować to wolimy, żeby weszło w życie to, co zostało przygotowane a później będziemy dalej dyskutować. Czas na poprawę przepisów się znajdzie. Zmieni się choćby koniunktura i trzeba będzie dostosować się do nowych warunków.

Najważniejsze jest jednak to, aby nowelizacja ustawy weszła wreszcie w życie. Moja firma czeka na to jak na zbawienie, codzienny byt przedsiębiorstwa nie jest bowiem wcale łatwy, tym bardziej że chce ono przetrwać i nie redukować zatrudnienia.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jeszcze pan prezes Szczerbaciuk, bardzo proszę.

Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Panie przewodniczący, ponieważ zapowiedział pan, że zbliżamy się do zakończenia posiedzenia, chcę powiedzieć następującą rzecz: faktycznie, rozmawiamy od dłuższego czasu i nic, tylko płyną kolejne miesiące. Zwracam uwagę, że nie będzie to tylko kwestia roku. Unijny wymóg jest taki, że zamiar należy ogłosić z rocznym wyprzedzeniem a zatem

realnie o zakończeniu procedury udzielania zamówienia możemy mówić najszybciej gdzieś w połowie 2019 r.

Każdy przedstawił swoje stanowisko. Jak patrzę teraz po twarzach uczestników obrad to wydaje mi się, że mniej więcej mogę scharakteryzować poglądy każdej osoby. Zostały zapowiedziane społeczne konsultacje i z tego powodu, chociaż w zasadzie powinienem o to poprosić któregoś z posłów, chciałbym zwrócić się z prośbą o to, aby Komisja jak najszybciej rekomendowała projekt ministerialny do dalszych prac i żeby został on skierowany do społecznych konsultacji, które potrwają około 30 dni. Taka procedura sprawi, że my, czyli społeczeństwo, organy samorządowe i przewoźnicy wreszcie będziemy wiedzieli, na czym faktycznie stoimy. Pozwoli to wszystkim przystąpić do pracy z czystym sumieniem.

To tyle z mojej strony.

Bardzo dziękuję i jednocześnie przepraszam.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nie ma za co przepraszać, panie prezesie, zawsze zbieramy się po to, aby powiedzieć sobie prawdę. Transparentność jest niezwykle cenna przy pracach nad każdą ustawą. Być może dzięki państwa uwagom i wnioskom krócej będziemy procedować projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ta praca nas czeka, ale z pewnością część ze zgłoszonych uwag zostanie uwzględniona w resorcie infrastruktury.

Czas na podsumowanie – panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiB Marek Chodkiewicz:

Postaram się pokusić o konkluzję.

Szanowni państwo, rzeczywiście, sporo dziś popracowaliśmy nad założeniami do projektu ustawy, za co wszystkim bardzo serdecznie dziękuję. Skrupulatnie zanotowałem wszystkie państwa uwagi.

Jak powiedział prezes Szczerbaciuk, nad ustawą debatujemy już bardzo długo i jestem zdania, że najwyższy czas tę rzecz wreszcie zamknąć. Proponuję, żeby w terminie 7 lub 14 dni (umówmy się, że to będzie 14 dni) przekażecie nam państwo na piśmie wszystkie swoje uwagi. My je bardzo dokładnie przeanalizujemy i poprosimy Wysoką Komisję o stosowną rekomendację po to, aby móc przystąpić do prac legislacyjnych.

To tyle tytułem podsumowania z mojej strony.

Jeszcze raz serdecznie dziękuję za zorganizowanie dzisiejszego posiedzenia, panie przewodniczący. Dało nam ono bardzo dużo. Pewne sprawy wymagają jeszcze przemyśleń, ale jestem przekonany, że uda nam się wszystko szybko załatwić.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Można powiedzieć, że z nowymi siłami ruszyliśmy bardzo ostro w bój po Nowym Roku. Jest to już dziś drugie posiedzenia naszej Komisji, bardzo ważne.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy listę mówców.

Dziękuję wszystkim za udział w obradach, zwłaszcza naszym gościom, którzy nas odwiedzili i zechcieli podzielić się swoimi uwagami oraz przemyśleniami na temat projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Bardzo proszę o dotrzymanie terminu 14 dni na zgłaszanie uwag na piśmie do resortu infrastruktury. Myślę, że niebawem będziemy mogli przystąpić do prac legislacyjnych nad ustawą.

Dziękuję panu ministrowi, dziękuje zaproszonym gościom oraz paniom posłankom i panom posłom.

Zamykam posiedzenie Komisji.